



**Universidade de Brasília – UnB**  
**Instituto de Ciência Política (IPOL)**

**Laiz Maiara da Silva Lima**

**A globalização neoliberal e a indústria brasileira: uma análise da  
desnacionalização a partir do setor de autopeças.**

**Brasília-DF**

**2019**

**A globalização neoliberal e a indústria brasileira: uma análise da  
desnacionalização a partir do setor de autopeças.**

Monografia elaborada pela estudante  
Laiz Maiara da Silva Lima, como parte  
dos requisitos necessários à obtenção do  
grau de Bacharel em Ciência Política pela  
Universidade de Brasília.

Orientador: Professor Doutor Juarez de Souza.

---

Parecerista: Professor Doutor José Alves Donizeth.

---

Brasília-DF

2019

## Lista de Gráficos

Gráfico I – Distribuição regional das empresas brasileiras da indústria de autopeças em 2014.....	28
Gráfico II – Frota de veículos no Brasil de 1995 a 2016.....	32
Gráfico III – Composição do capital social das fabricantes de autopeças em 1990 em %.	33
Gráfico IV - Composição do capital social das fabricantes de autopeças em 2018 em %.	34
Gráfico V – Investimento Estrangeiro Direto no Brasil.....	37
Gráfico VI – Fusão e aquisição global no setor de autopeças.....	38
Gráfico VII – Balança comercial do setor de autopeças.....	39
Gráfico VIII – Lucros remetidos por empresas brasileiras às matrizes.....	40
Gráfico IX – Coeficiente de penetração do setor de autopeças.....	42
Gráfico X – Participação da Indústria de Transformação no PIB, em %.....	47

## **Lista de Figuras**

Figura 1 – Distribuição do capital nas empresas nacionais conforme país de origem.....	35
Figura 2 – Quantidade de produção nacional em um carro.....	41
Figura 3 – Ranking das exportações de autopeças.....	44
Figura 4 – Ranking das importações de autopeças.....	45

## Siglas

ABIPEÇAS - Associação Brasileira de Autopeças .....	54
B+P - Brasil mais Produtivo .....	50
CGV - Cadeia Global de Valor .....	16
CNI - Confederação Nacional da Indústria .....	19
FIESP - Federação das Indústrias do Estado de São Paulo .....	51
PITCE - Indústria, Tecnológica e de Comércio Exterior .....	49
IED - Investimento Estrangeiro Direto .....	14
MDIC - Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços .....	51
OMC - Organização Mundial do Comércio .....	52
P&D - Pesquisa e Desenvolvimento .....	21
PIB - Produto Interno Bruto .....	08
PDP - Política de Desenvolvimento Produtivo .....	50
PBM - Plano Brasil Maior .....	50
SENAI - Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial .....	50
SAIN - Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional .....	51
SINDIPEÇAS - Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores .....	51

## Resumo

O capitalismo neoliberal implementado no Brasil na década de 90 foi prejudicial ao país e atingiu de forma árdua a indústria de transformação, sobretudo o setor de autopeças, o qual é analisado com maior profundidade no presente trabalho. As teorias neoliberais emergiram devido ao declínio da mais-valia nos países desenvolvidos. Segundo o neoliberalismo, a causa da diminuição dos lucros do capital ocorria por conta do regime vigente em dado período da década de 60: o Estado de Bem-Estar Social. Nesse quadro, o avanço do capital estrangeiro sobre os países latino-americanos foi feito de maneira a limitar a industrialização destes e a incentivar a desnacionalização de suas economias, sobretudo em serviços básicos e essenciais à população antes geridos pelo Estado (infraestrutura de transportes e telecomunicações, por exemplo). Com o Estado se afastando-se da economia, a indústria nacional foi se enfraquecendo e caindo nas mãos de empresas estrangeiras que, no limite, levam consigo os lucros, as tecnologias desenvolvidas e os empregos de qualidade. Assim, o país se empobrece através do estímulo por parte do governo à reprimarização da economia. Tais paradigmas serão discutidos ao longo do presente trabalho, bem como as consequências e o que se pode fazer para reverter o cenário em que o Brasil se encontra.

**Palavras chave:** Neoliberalismo, globalização, desnacionalização, indústria nacional, capital estrangeiro.

## **Abstract**

Brazil's neoliberal capitalism implemented in the 1990s was adverse to the country and hit the transformation industry hard, especially the auto parts sector, which is analyzed in greater depth in this paper. Neoliberal theories have emerged due to the decline of added value in developed countries. According to neoliberalism, the profit's decrease was caused by the current regime of the 1960s: the Welfare State. In this context, the advance of foreign capital over Latin American countries was made in a way that limit their industrialization and encourage the denationalisation of their economies, especially in basic and essential services to the population previously managed by the State (transport and telecommunications infrastructure, for example). As the state moved away from the economy, national industry weakened and fell into the hands of foreign companies that, at the end of the day, took with them the profits, the technologies developed and the quality jobs. Thus, the country is impoverished through the government's stimulus to reprimarize the economy. Such paradigms will be discussed throughout this work, as well as the consequences and what can be done to reverse the scenario in which Brazil finds itself.

**Keywords:** Neoliberalism, globalization, denationalisation, national industry, foreign capital.

## Sumário

	Introdução .....	09
1-	Capítulo I. Globalização e Neoliberalismo .....	11
	1.1 - O mundo Globalizado .....	11
	1.2 - A globalização Econômica Neoliberal .....	14
	1.3 – A Indústria Brasileira .....	22
2-	Capítulo II. Desnacionalização da indústria Brasileira .....	27
	2.1- A indústria de autopeças no Brasil .....	27
	2.2 – Desnacionalização da indústria .....	32
3-	Capítulo III. O desafio de reconstruir uma indústria nacional .....	50
	3.1 Reconstrução da indústria nacional sob a ótica de determinados atores ....	50
	3.2 Rota 2030 .....	57
	3.3 Considerações sobre as políticas industriais no Governo do PT .....	60
4-	Conclusão .....	65
5-	Referência Bibliografia .....	71

## Introdução

A participação da indústria no Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro vem perdendo espaço nos últimos anos para outros setores como o comércio e serviço. Desde a abertura comercial no início dos anos 90, o desenvolvimento da indústria nacional perde espaço. Autores como Cano (2012), Nassif (2006), Pinto e Gonçalves (2015) observaram que a indústria de transformação brasileira sofreu um impacto com a abertura comercial, fruto das políticas neoliberais dos anos 90. Os produtos importados, os juros altos praticados nos últimos anos, a apreciação do real ante o dólar, a entrada de capitais estrangeiros, a desregulação do setor e o fim do protecionismo, todos esses fatores agravaram o cenário.

Os produtos primários ganharam mais espaço na economia na primeira década do século XXI, já que as commodities tiveram um aumento de preços nessa década. Um dos principais fatores desse aumento foi o desempenho da economia chinesa que se transformou numa das maiores importadoras de insumos do país e um dos principais parceiros comerciais ao longo dos anos 2000 (Sturgeon et all 2013).

Nesse cenário, a indústria brasileira vem perdendo cada vez mais espaço na economia e por ser considerada por muitos estudiosos o motor do desenvolvimento, pois tem a capacidade de influenciar positivamente as estruturas políticas, urbanas e sociais, de acordo com Cano (2012), muitas fábricas sucumbiram ante a concorrência internacional. Com os novos meios de inserção brasileira no comércio internacional, o país vem sofrendo um processo de desnacionalização da economia.

Esse tema é de fundamental importância para o desenvolvimento do país. A retomada da inovação se coloca como essencial para a reinserção do Brasil no protagonismo mundial, dado que o país carece de desenvolvimento em pesquisa e

tecnologia. Este fator frequentemente impede a indústria brasileira de ser competitiva internacionalmente e a coloca em situação de vulnerabilidade ante as pressões das empresas estrangeiras aqui instaladas.

Assim, o objetivo da monografia é analisar empiricamente a desnacionalização da indústria brasileira nos últimos anos, de 1995 até 2018. Este recorte temporal é de suma relevância, pois foi o período onde a desnacionalização da indústria brasileira ocorreu com maior intensidade através de processos de privatizações, fusões e aquisições. Com o efeito da estabilização monetária, da abertura comercial e da desregulamentação da economia, foi possível observar cada vez mais importações de bens (principalmente bens intermediários), e a entrada de Investimento Estrangeiro Direto (IED) no país. O setor de autopeças foi escolhido por ser um dos exemplos mais típicos do processo de abertura econômica no Brasil. Analisaremos o setor de autopeças para discutir se o Brasil está de fato passando por um processo de desnacionalização da sua economia ou se sua indústria ainda possui condições de competir com os concorrentes internacionais. Outro ponto chave na discussão aqui é como o Brasil pode reverter o processo de desnacionalização em curso, e qual é o melhor caminho.

O setor de autopeças é um dos que mais recebe importação nos últimos anos. As peças são vendidas por meio da comercialização para montadoras, para o mercado de reposição e de exportação. Portanto, é um setor que se encaixa em análises mais generalistas e ajuda a explicar o processo que o país está vivenciando.

Por último, será examinada a hipótese de que o país está passando por uma desnacionalização da produção, apoiada pela nova divisão internacional do trabalho e como o Brasil pode se inserir nessa nova fase da melhor forma possível.

## **1 - Capítulo I. Globalização e Neoliberalismo**

### **1.1 O mundo globalizado**

Nos últimos anos houve uma série de transformações globais que atingiram várias esferas da vida humana (política, social e econômica) que impulsionaram o processo da globalização. Desde a segunda guerra mundial, a população mundial está envolvida em um único sistema social mundial onde são encontrados vários estados-nações (IANNI, 1994). Esse processo também se intensificou depois do fim da guerra fria, onde se pode observar o limite de um dos lados da dualidade capitalismo versus socialismo e à tendência à uniformização das nações sob a régia do capitalismo global. Porém, para explicar a globalização é necessário conceituá-la:

“A globalização pode assim ser definida como a intensificação das relações sociais em escala mundial, que ligam localidades distantes de tal maneira que acontecimentos locais são modelados por eventos ocorrendo a muitas milhas de distância e vice-versa.” (GIDDENS 1991 apud IANNI, pg. 151, 1994.)

Na globalização, o efeito é sentido em várias partes do globo, independentemente de o fenômeno ser ou não local. Isso posto, as relações se tornam cada vez mais aglomeradas e concentradas em agentes específicos. O que resulta em uma situação cada vez mais perigosa dentro do contexto do Estado-Nação que precisa proteger sua população, então:

“... declinam e reformulam-se as condições de soberania e hegemonia, em todos os quadrantes. Mesmo porque já há centros de poder, em escala global, que sobrepõem soberanias e hegemonias. As empresas, corporações e conglomerados transnacionais, em suas redes e alianças, em seus planejamentos sofisticados, operando em escala regional, continental

e global, dispõem de condições para impor-se aos diferentes regimes políticos. (IANNI, pg. 152, 2001).”

Nesse contexto de globalização, o capitalismo também se “mundializou”. Encontrou novas fronteiras longe de seus Estados de origem. Porém este fenômeno não é recente na história, embora tenha se intensificado muito nos últimos anos do século XX. De acordo com Braudel, a economia do mundo globalizado entende-se como economia-mundo. E essas economias precisam ter determinadas características para que se encaixe no termo como:

“... ocupar um determinado espaço geográfico... submeter-se a um polo, a um centro, representado por uma cidade dominante, outrora um Estado-Cidade, hoje uma grande capital... podem coexistir, e até de forma prolongada, dois centros numa mesma economia-mundo... É que um dos centros acaba por ser eliminado....Todas as economias-mundo se dividem em zonas sucessivas... a zona se estende em torno do centro... Depois, vêm as zonas intermediárias à volta do eixo central e, finalmente, surgem as zonas vastíssimas que, na divisão do trabalho que caracteriza uma economia-mundo, mais do que participantes são subordinadas e dependentes. (BRAUDEL, pg. 85-87, 1986)”

Fernand Braudel entende que esse sistema forma um todo econômico na medida em que abarca centro e periferia e envolve nações diferentes que trabalham em prol da nação mais forte. Essas nações subordinadas estão no radar das nações mais fortes que são capazes de impor suas vontades. A globalização sempre foi presente na história de acordo com Braudel. Essas zonas de influência são mutáveis, pois vão sempre se sucedendo umas às outras como foi o caso de Espanha, Holanda Inglaterra e Estados Unidos.

Immanuel Wallerstein molda o conceito de sistema-mundo quando fala dessa globalização capitalista. Para ele o “sistema mundial” é um sistema social que possui

limites, estruturas, grupos, membros, regras, legitimação e coerência (WALLERSTEIN, pg. 489 a 491, 1979). esse sistema-mundo (capitalismo) apresenta uma característica que o fez se tornar uma fortaleza, ao sobreviver ao longo do tempo.

“A peculiaridade do sistema mundial moderno é que uma economia-mundo tenha sobrevivido por quinhentos anos e que ainda não tenha chegado a transformar-se em um império-mundo, peculiaridade que é o segredo da sua fortaleza. Essa peculiaridade é o aspecto político da forma de organização econômica chamada capitalismo. O capitalismo tem sido capaz de florescer precisamente porque a economia-mundo continha dentro dos seus limites não um, mas múltiplos sistemas políticos.” (WALLERSTEIN, 1979 apud IANNI, pg. 33, 2001)

Wallerstein faz uma análise do capitalismo olhando para a dinâmica da realidade econômica como a realidade nacional e internacional, passando pelo colonialismo, a dependência, o imperialismo, hegemonias e conflitos que os Estados se envolveram. Porém, apesar do capitalismo globalista estar presente em todas essas questões, ele não acredita que há uma dominância de um Estado sob os outros, mas vários Estados que compõem a globalização, cada um com sua individualidade.

O capitalismo está presente na chamada economia-mundo, em que a produção é fragmentada, formando cadeias de produção, e essas ligações formam vínculos com outros produtores da mesma cadeia produtiva, tornando-se dependentes. Esses processos atravessam fronteiras e o país que domina a cadeia produtiva acaba exercendo uma proeminência nos outros países com base no “princípio da acumulação de capital”, em que o centro se beneficia da acumulação de capital enquanto a periferia está em constante desvantagem no processo de intercâmbio global (WALLESTEIN, 1991 apud IANNI pg. 43, 2001). As fronteiras nacionais são constantemente ultrapassadas, eliminadas ou refeitas conforme disposição do capitalismo.

## 1.2 A Globalização Econômica Neoliberal

A globalização se faz presente em muitas áreas da vida cotidiana como, por exemplo, a redução do preço dos alimentos por uma série de fatores como boa colheita em determinado lugar, assim como o combustível mais barato no mercado internacional contribui para que os alimentos fiquem mais acessíveis localmente. Essa globalização que torna as coisas tão interligadas também está presente nas economias locais como afirma Eric Hobsbawn. Segundo ele, ela “é uma divisão mundial cada vez mais elaborada e complexa de trabalho; uma rede cada vez maior de fluxos e intercâmbios que ligam todas as partes da economia mundial ao sistema global.” (HOBBSAWN, pg. 74 a 75, 1994). Assim, as forças produtivas, o mercado, a nova divisão internacional do trabalho e o capital desenvolvem-se em escala mundial, interferindo e remodelando as sociedades.

A globalização econômica pode ser entendida em três processos que ocorrem simultaneamente de acordo com Gonçalves (2002, pg. 03)

“... O primeiro é o crescimento extraordinário dos fluxos internacionais de bens, serviços e capital... O segundo processo é o acirramento da concorrência internacional... O terceiro processo é o da crescente interdependência entre agentes econômicos e sistemas econômicos nacionais.”

Os principais atores desse novo mundo globalizado e economicamente integrado são o Estado-Nação e as grandes empresas transnacionais. Esses novos atores disputam entre si, mas cada um tem seu lugar específico dentro dessa disputa. O Estado-Nação detém o monopólio da força e tem o poder militar. As empresas transnacionais procuram a acumulação de capital e poder econômico através de seus ativos específicos como o capital, a tecnologia, o mercado etc. Mas essa relação também é de ajuda mútua, pois as empresas transnacionais ainda dependem dos instrumentos dos Estados para defender

seus interesses econômicos no sistema internacional, assim como os Estados utilizam instrumentos econômicos das empresas transnacionais para alcançar seus objetivos políticos ou militares (GONÇALVES, pg. 4, 2002).

Na globalização econômica, a produção é internacionalizada por meio do comércio, Investimento Estrangeiro Direto (IED), tecnologia e as relações contratuais (GONÇALVES, pg. 5, 2002). O capitalismo mundial ultrapassou as fronteiras nacionais porque precisava de outros meios para expandir sua acumulação, então se transportou para lugares em que governos ofereciam essas condições como nos dias atuais.

Ianni (1995) afirma que toda a economia nacional se torna província da economia global. Em um mundo globalizado, as economias nacionais expandem suas fronteiras, então o mercado, as forças produtivas, a nova divisão internacional do trabalho, se desenvolvem em escala mundial. Assim, Gonçalves (2002) afirma que essa economia global não possuiria fronteiras.

Com a globalização econômica, houve a ascensão da ideologia neoliberal que foi de fundamental importância para a redução das barreiras comerciais, livre fluxo de capital e acesso aos mercados de outros países. Houve a ruptura do paradigma tecnológico e organizacional das empresas em sua coordenação interna. O progresso técnico acelerado encareceu a pesquisa e o desenvolvimento, mas a logística ficou cada vez mais barata e ágil com contêineres para transportar mercadorias, novas formas de se enviar os produtos, novas formas de organizar a produção que poupa tempo e dinheiro (PINTO e GONÇALVES, pg. 459, 2015).

A globalização neoliberal iniciada nos anos 70 com a retirada do Estado da economia e a supressão do estado de bem-estar social trouxe uma nova forma de organização para os países, principalmente os países em desenvolvimento. Houve, também,

reformas neoliberais em muitos países em desenvolvimento, em especial naqueles cujo o Estado se fazia muito presente na economia, como no caso da América Latina. Era necessário desregular e liberalizar o capital internacional para que tivesse maior movimento dentro dos países. No Brasil, o programa neoliberal retirou, em grande medida, o Estado da economia, promoveu a abertura comercial, tirou o protecionismo da indústria, estimulou as privatizações e as aquisições/fusão da indústria nacional. Luiz Gonzaga Belluzzo nos informa que:

“O Brasil encerrou os anos 90 com uma regressão da estrutura industrial, ou seja, não acompanhou o avanço e a diferenciação setorial da indústria manufatureira global e, ademais, perdeu competitividade e elos nas cadeias que conservou. Nos anos 2000, bafejado pelas energias da expansão sino-americana, o país foi abalroado não só pela demanda chinesa de commodities, mas também pelo crescimento elástico do comércio global de manufaturas.” (AMORIM, 2018)

A globalização econômica neoliberal envolve duas dimensões fundamentais, uma financeira e a outra produtiva (englobando aspectos tecnológicos e comerciais). Em relação ao caráter financeiro, os fluxos para os países em desenvolvimento são mais penetrantes com renúncia a uma política financeira e monetária. No âmbito produtivo, e isso inclui o comercial e tecnológico, as empresas estrangeiras obtiveram mais vantagens sobre as nacionais (TAVARES, FAÇANHA e POSSAS, 1978 in FURTADO e VALLE, pg. 86, 2001). A empresa local se integra com a empresa matriz e suas filiais em diferentes níveis hierárquicos. Então os novos padrões empresariais e de concorrência são definidos pela empresa global. As empresas globais terão agora custos fixos, em grande parte da produção, com tecnologia, produção e comercialização de seus produtos desenvolvidos sob uma cadeia mundial. Essas empresas globais terão mais vantagens quando

comparadas com as empresas locais que simplesmente serão absorvidas pela cadeia de produção internacional da empresa líder (FURTADO e VALLE, pg. 87, 2001).

Nas cadeias produtivas ocorre o processo de fragmentação da produção em que há uma dispersão de diferentes etapas da produção de um determinado bem entre vários países, caracterizando como uma Cadeia Global de Valor (CGV). As CGVs são especificadas como a totalidade das atividades que firmas e trabalhadores realizam desde sua concepção até seu uso final (GEREFFI e FERNANDEZ-STARK, 2011 apud CARNEIRO, pg. 8, 2015). Esse processo acontece por meio da aplicação das atividades em outros países (offshoring) e a distribuição de atividades para outras empresas (outsourcing). Não apenas são realizados a produção, mas também a distribuição da produção e os serviços realizados posteriormente como marketing e suporte pós-vendas (CARNEIRO, pg. 8 a 9, 2015).

Esse cenário de distribuição da produção internacional, onde o capital procura novas oportunidades, se fortaleceu na América Latina nos anos 90, pois foram iniciadas as políticas neoliberais instaladas pelo Estados Unidos e o Consenso de Washington. O modelo neoliberal de economia veio mudar, nos países em desenvolvimento, as políticas de substituição de importação, implantadas no pós-segunda guerra, principalmente nos anos 50, que já vinham se esgotando sobretudo na década de 70 com os dois choques do petróleo (1973 e 1979) e a crise da dívida nos anos 80. Com as políticas neoliberais, houve um peso importante do capital estrangeiro na economia nacional. O processo de retirada do Estado da economia iniciou o processo de privatizações de empresas estatais. Importantes ramos da economia foram desestatizados como infraestrutura, telecomunicações e mineração que passaram ao controle de empresas estrangeiras (MARTINS, 2015). Outro meio de penetração do capital estrangeiro foram as fusões e aquisições de empresas nacionais, pois, algumas destas empresas apresentavam graves

desequilíbrios financeiros e não tinham capital para competir e continuar suas atividades. Muitas empresas depois de adquiridas sumiram do mercado ou tiveram suas atividades reduzidas (GONÇALVES, pg. 38, 1999).

Nesse processo de abertura econômica, a indústria nacional passou a sofrer com a concorrência das multinacionais estrangeiras no país. A indústria nacional foi duramente atingida pelos capitais internacionais e por falta de políticas que as protegessem. O governo retirou benefícios e subsídios das empresas, e muitas não conseguiram lidar com a concorrência estrangeira. Esse processo observado na América Latina, principalmente a partir dos anos 90, ficou conhecido como desnacionalização da economia, onde o Estado se retirou fortemente da atividade econômica e entregou ramos importantes para o capital internacional como a infraestrutura básica: eletricidade, siderurgia, telefonia, petróleo, finanças, oleodutos, aeroportos, estradas etc (MARTINS, 2015) por outro lado, parte das empresas privadas nacionais foram adquiridas também pelo capital estrangeiro por meio de fusão e aquisição (GONÇALVES, pg. 451, 2015).

De acordo com o dicionário Michaelles, o termo desnacionalização se refere a participação de capitais estrangeiros nas empresas nacionais, ou perda do caráter nacional, ou perda da nacionalidade originária ou adquirida (MICHAELLES ONLINE). O termo se refere à ingerência do estrangeiro em assuntos nacionais. Esse processo de ingerência e de perda do caráter nacional é observado na economia brasileira nos últimos anos e a desnacionalização da economia teve consequências graves. Nesse caso, podemos citar algumas, como a deterioração das contas públicas, concentração de poder econômico, dependência tecnológica e vulnerabilidade externa.

A desnacionalização da economia nacional propagou-se com as privatizações e com a imposição da agenda neoliberal em que o Estado se retirava da economia para alcançar eficiência e expandir o setor que estava sendo entregue às multinacionais. Na

verdade, o que aconteceu foi o enxugamento das empresas nacionais que diminuíram sua participação na economia doméstica. Praticamente todos os setores da economia nacional foram atingidos, como afirma Gonçalves (1999).

Todos esses processos os quais o Brasil teve que enfrentar nos últimos anos trouxe graves consequências ao desenvolvimento da indústria e da população. O capital enviado ao país, em boa parte é especulativo, ou seja, é atraído pelas altas taxas de juros e quando não encontra essa condição retorna aos países desenvolvidos, pois esses países possuem papéis considerados seguros em detrimento aos papéis dos países subdesenvolvidos. De acordo com Torres (2006), outros processos ocorrem com a desnacionalização da economia como a quebra da concorrência e o estabelecimento de monopólios ou oligopólios, aumento da produtividade e ampliação dos investimentos, com o emprego de novas tecnologias onde há menos mão de obra empregada por causa desses processos e a falência de grupos importantes para o país.

Portanto, esse processo desnacionalizante da economia brasileira se desenvolveu principalmente por conta da abertura econômica iniciada nos anos 90, por meio das privatizações do setor de serviços públicos, em sua maioria, e por fusão e aquisição de empresas que não conseguiram vencer a concorrência estrangeira. Porém, deve-se pensar nas consequências a longo prazo. Os capitais entram com mais liberdade no país e chegam para ajudar as empresas nacionais e o governo, mas esses fluxos de capital são voláteis e os riscos e incertezas pairam sobre a economia nacional. Outra consequência é o acirramento da concorrência que provoca pressão nos preços de matérias-primas, produtos agrícolas e bens intermediários. Também pode ser observado a deterioração dos termos de troca em que quantidades significativas de recursos são transferidas para os países desenvolvidos (GONÇALVES, pg. 10, 2002). Não obstante a bolha nos preços das

commodities, todas essas consequências foram sentidas na economia brasileira ao longo dos anos.

Igualmente grave é o fato que a desnacionalização da indústria brasileira está associada a perda de participação nos setores mais dinâmicos da economia e que possui maior valor agregado como informa Sarti (2017):

“... tem-se observado, nas últimas décadas, uma perda de participação do valor agregado manufatureiro (VAM) brasileiro no VAM global. Embora o Brasil continue posicionado entre as dez maiores indústrias globais, sua participação no VAM global reduziu de 3,6% para 2,3% nas últimas duas décadas. O grau de industrialização medido pela participação do produto manufatureiro no PIB reduziu de 16,2% para 12,2% (Sarti & Hiratuka, 2017 apud Sarti 2017)”

Na pauta brasileira de comércio exterior, os produtos exportados com média ou alta intensidade tecnológica tem diminuído, mas a população não deixou de consumir esses produtos só porque o Brasil produz pouco. No caso, esses produtos são importados, principalmente do leste asiático. Segundo a Confederação Nacional das Indústrias (CNI), o de coeficiente de importação (CPI) cresceu de 14,1% para 21,7 % entre 2003 e 2015, mostrando que aumentou o consumo de produtos industrializados com maior valor agregado (SARTI, 2017). Outro problema é a China ser um dos maiores importadores de produtos agrícolas brasileiros, porém o produto contém pouco processo industrial na sua composição, já que os chineses aumentam o valor do imposto quando o produto industrializado vem de fora. Então, no caso do Brasil, o país acaba perdendo em valor agregado quando envia commodities para China, visto que os produtos industrializados são altamente taxados (Sturgeon et all, pg. 40, 2013).

A globalização neoliberal tem se apresentado como uma solução para os problemas dos países subdesenvolvidos ao longo dos anos, porém com toda a mudança

que esse novo paradigma trouxe, não se pode deixar de verificar as consequências para o país. A vulnerabilidade externa (baixa capacidade de um país resistir a pressões externas, fatores desestabilizantes e choques externos), por exemplo, é uma das consequências graves que o Brasil tem enfrentado ultimamente.

Houve, ademais, um aumento da vulnerabilidade externa com a globalização econômica, com a redução da capacidade do país de efetuar estratégias e políticas de desenvolvimento. Essa vulnerabilidade é tanto maior quanto menor forem as opções por ajustes ou quanto maior forem os custos desses ajustes liberais. Esses ajustes podem ser macroeconômicos, tais como mediante políticas monetárias, fiscais e cambiais.

“... a vulnerabilidade externa estrutural, sob a era da globalização, é determinada, principalmente, pelos processos de desregulação e liberalização nas esferas comercial, produtivo-real, tecnológica e monetário-financeira das relações econômicas internacionais do país... o poder efetivo de um país significa a sua probabilidade real de exercer sua própria vontade independentemente da vontade alheia; ou de resistir a pressões, fatores desestabilizadores e choques externos (PINTO e GONÇALVES, pg. 453, 2015).”

O tema da vulnerabilidade externa passou a ficar em voga desde as crises que se iniciou em alguns países e acabaram contaminando todo o sistema, como a crise da Ásia em 1997, da Rússia em 1998 e do Brasil em 1999. O Brasil não conseguiu fazer frente aos choques externos e acabou sendo contaminado pelas crises anteriores que desencadearam a crise bancária de 1999. A própria crise de 2008, uma das piores crises já no início do século XXI, é também resultado da globalização neoliberal e da exposição da economia mundial. Como se sabe, a crise do *subprime* começou nos Estados Unidos e se espalhou para o restante do mundo, quebrando muitos bancos e diminuindo o ritmo de

crescimentos de muitos países. O Brasil e outras partes do mundo foram afetados pela crise e o Brasil viu seu PIB encurtar no período.

Tudo isso aumentou a vulnerabilidade externa, pois o país passou a ter grande parte de sua economia na mão dos capitais estrangeiros em setores estratégicos e, assim, pode ver sua estabilidade democrática ameaçada caso faça algo que desagrade o capital internacional. Houve um avanço do poder estrangeiro sobre o país, ainda que esse avanço seja no lado econômico, prejudicando os negócios dos nacionais e o interesse público.

### **1.3 A indústria Brasileira**

As empresas nacionais apresentaram dificuldades quando se depararam com a concorrência estrangeira. A dificuldades para enfrentar a concorrência externa se apresenta na forma como está moldada competição internacional, cada vez mais tecnológica, e a maneira como foi moldado a abertura econômica. Essa competição imperfeita pelo comércio internacional diz respeito a um ambiente de produtos fortemente diferenciado, da propriedade intelectual de determinados *modus operandi*, de menores custos na captação de recursos, de maior ou menor poder de barganha na compra de insumos, vantagens na escala de produção, custos fixos de produção e Pesquisa e Desenvolvimento (P&D), de economia de aprendizagem (volumes de produção acumulado ao longo do tempo) e o fato de realizar operações simultânea em vários países. Com essas facilidades, as empresas estrangeiras entraram no país e cresceram rapidamente, deixando as empresas brasileiras em uma posição subordinada ou até sendo retiradas do mercado.

As firmas nacionais tinham dificuldade em conseguir capital de longo prazo para financiar sua indústria. No Brasil, as aplicações financeiras eram em ativos de curto prazo com alta liquidez, deixando as empresas com dificuldade em conseguir recursos no

mercado. Essa posição subordinada em que se encontrou a indústria brasileira impediu-a de entrar em setores da economia em que demanda e produtividade cresciam rapidamente, e assim obter maior margem de lucro para financiar seu próprio crescimento.

O programa de substituição das importações que alavancou a indústria nos últimos 50 anos também apresentou meios que dificultaram a longevidade das empresas brasileiras, como a defasagem tecnológica criada pela proteção a determinados mercados. O programa foi para criar condições favoráveis ao desenvolvimento da indústria, porém os custos foram elevados e os resultados limitados. Os recursos existentes para financiar a indústria era limitado, mas os recursos escassos diluídos em várias empresas que buscavam subsídios não se revelaram uma vantagem, pois as empresas não conseguiram absorver os incentivos e melhorar suas curvas de aprendizagem e se tornarem mais eficiente. Não houve o desenvolvimento tecnológico compatível com a tendência dos países avançados.

Conseqüentemente, a globalização neoliberal trouxe uma profunda regressão industrial para o país, além de desregulação e liberalização financeira como também limites a soberania dos Estados nacionais. Outro ponto importante a ser mencionado é que o investimento especulativo passou a ser preferível no mercado em detrimento ao investimento produtivo, por exemplo, aqueles investimentos em novas fábricas, em equipamentos ou novos negócios. Maria da Conceição Tavares afirma que esse processo descrito pode ser ruim não apenas no âmbito do Estado como das pessoas, o social ficou muito prejudicado com a ascensão do capital financeiro, pois reforçou a assimetria entre os Estados como “deterioração da base fiscal do Estado, provocada sobretudo pela manutenção de elevadas taxas de juros, pela liberalização dos movimentos de capital e pela flexibilização dos mercados de trabalho, praticadas na esteira da globalização financeira” (TAVARES, BELLUZZO, 2004, apud ROBILLOTI, pg. 75, 2016). De

acordo com Tavares e Merlin (1997), isso pode ser grave, gerando perda de competitividade e diminuição da atividade industrial, assim como trazer problemas sociais e dependência do capital externo tanto para investimento como para a balança de pagamentos

A indústria brasileira ainda está com dificuldades de se recuperar após a abertura econômica dos anos 90. Nos últimos anos, a participação da indústria de transformação, onde se encontra as autopeças, vem diminuindo por conta da reprimarização da pauta de exportação brasileira e das políticas que priorizam o agronegócio em detrimento à indústria nacional. A industrialização brasileira foi importante para desenvolver o país, porém com o advento do neoliberalismo e do Consenso de Washington, implantado na América Latina, colocou a industrialização da região em risco, visto ter que enfrentar a concorrência internacional num momento em que a tecnologia sofria grande mudança e passava a ser mais complexo o processo de reprodução dessa tecnologia.

Outro fator relevante no estudo da indústria nacional e seu papel no desenvolvimento do país é que diz respeito ao Brasil está no fato de que o país está muito mais vulnerável economicamente as flutuações externas. Não se deve pensar apenas em resistência a pressão externa, Gonçalves (2002) também fala sobre os custos de se contrapor a influência das variáveis externas. Essa resistência é exercida por meios políticos, monetários, cambiais ou fiscais, podendo ter efeitos positivos ou negativos para o país dependendo da dose do remédio, ou seja, das medidas que forem tomadas.

O processo de globalização neoliberal tem acentuado as crises nos países em desenvolvimento que pelo grau de abertura econômico e com o receituário neoliberal imposto, o grau de inserção na economia internacional tem sido prejudicado, visto que o Brasil e outros países terem perdido espaço na indústria mundial. Os tigres asiáticos, os países do sudeste asiáticos e a China têm se inserido nas CGVs de maneira muito forte,

porém não tem se livrado da vulnerabilidade externa como por exemplo a Crise dos Tigres Asiáticos em 1997 ou os ataques especulativos que o sudeste asiático sofreu em sua moeda em 1998 ou mesmo o Brasil sofreu ataques especulativos em 1999, levando a desvalorização do Real e a quebra de bancos. Os países periféricos também têm encontrado dificuldades em se inserir nesse novo modelo globalizado de produção, visto que muitos aumentaram a pauta primária da economia, ajudado pela alta dos preços das commodities nos anos 2000. Todo esse processo pode ser visto principalmente na indústria nacional que foi muito prejudicada com a abertura da economia nos anos 90 e as vendas das empresas tanto do Estado quanto as empresas nacionais. A indústria de transformação está nesse processo, perdendo competitividade e tecnologia com a entrada do neoliberalismo no Brasil. Assim a capacidade do país de se desenvolver como era o pensamento predominante durante o processo de substituição de importação foi praticamente reduzida com as reformas neoliberais, pois o país se tornou dependente dos capitais externos e viu suas indústrias serem tomadas por países estrangeiros, assim como aumentou a defasagem tecnológicas entre os países desenvolvidos e em desenvolvimento. Todo esse cenário tem dificultado cada vez mais a inserção dinâmica do país no comércio mundial, caso haja a incorporação de alto valor agregado nas exportações, e reduzindo suas opções de desenvolvimento do Brasil.

Visto tudo isso, o cenário da indústria nacional terá vários obstáculos que precisam ser trilhados para se inserir na nova Organização Mundial do Trabalho. O Brasil apresenta vantagens competitivas em determinado setor, como o agronegócio, e segue se especializado nesse seguimento, mas tem dificuldade em se inserir em outro setor, como a indústria de média e alta tecnologia, em que está inserido a indústria de autopeças. A indústria de autopeças mundial tem usado cada vez mais tecnologia para se tornar competitiva e conquistar mercado. No Brasil, a indústria de autopeças também tem se

inserido no mercado, porém tem encontrado obstáculos criados pela globalização neoliberal e o avanço do capital em busca de mais lucros a todo custo, isso será visto nos próximos capítulos.

## **2- Capítulo II. Desnacionalização da indústria Brasileira**

### **2.1 A indústria de autopeças no Brasil**

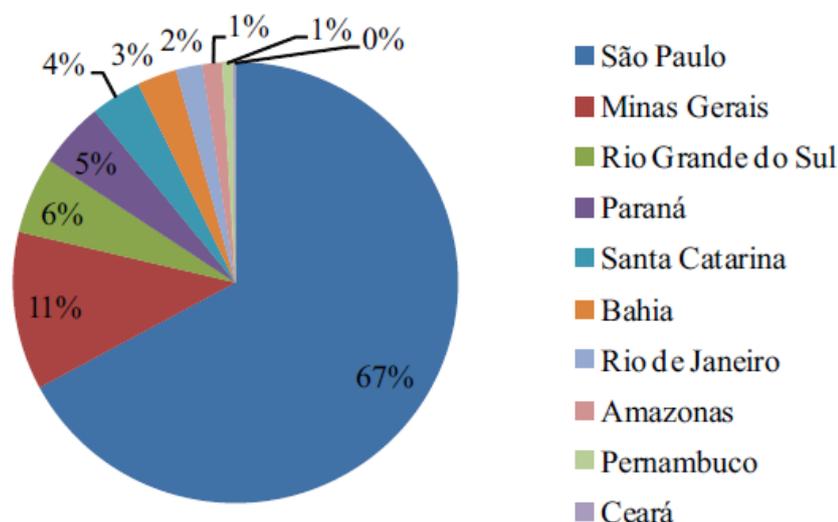
No início do século XX, o Brasil ainda era um país dependente da agricultura, tendo em seu território poucas indústrias, como a têxtil de panos de sacos para ensacar café e roupas de escravo, assim como a de produção de couros e vidros. Com a chegada de Getúlio Vargas ao poder houve incentivos a atividade industrial, e com Juscelino Kubitschek na presidência, posteriormente, algumas montadoras vieram ao Brasil, embora já houvesse algumas outras instaladas, basicamente para montar os carros e ônibus que aqui circulavam. Mesmo assim conseguiu avançar um pouco com o aparecimento de algumas pequenas fábricas de autopeças que produziam baterias, carrocerias de caminhões, mangueiras, molas e pneus, como a Mengels, fundada em 1928, que iniciou suas atividades produzindo baldes galvanizados e depois passou a produzir rodas e cilindros para a indústria de automotiva. Com o fim da segunda guerra e os incentivos às empresas estrangeiras virem se instalar no Brasil e a criação de uma infraestrutura nacional mais modernizada como a construção da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) e a produção de petróleo e derivados pela Petrobras, a indústria automobilística nacional pode se desenvolver, como também o setor de autopeças pode se expandir, especialmente na segunda metade do anos 50 sob o Plano de Metas do Governo JK.

O setor de autopeças e as fabricantes de automóveis eram concentradas na região sudeste, especialmente em São Paulo, que por causa dos subsídios atraiu muitas dessas empresas no nascimento da indústria automobilística. Com o nacional-desenvolvimentismo que se seguiu muitas empresas industriais surgiram no país, assim como houve a expansão nas fábricas de autopeças nesse período. Em geral, elas recebiam os modelos para serem fabricados e replicaram-no para as montadoras. Com o aumento

da frota de veículos, também investiam no mercado de reposição e posteriormente a exportação dessas peças. Essas empresas recebiam subsídios do governo federal que estava comprometido em investir na indústria em geral para modernizar o país. Essas políticas ficaram conhecidas como substituição das importações que já vigorava desde os anos 30. O governo militar, instalado a partir do golpe de 64, investiu na indústria nacional criando condições para que ela se desenvolvesse, seguiu-se a isso grandes investimentos em infraestrutura como construção de hidrelétricas, estradas para os automóveis, siderúrgica, petroquímica, usina nuclear, dentre outros.

Esse período também houve grande concentração das indústrias de autopeças no sudeste, pois a região oferecia vantagens fiscais para as montadoras e nela já existia infraestruturas e melhores condições. Em nível de comparação os estados de São Paulo e Minas Gerais eram responsáveis por cerca de 99% da produção de veículos nesse período. Porém com a abertura dos anos 90, várias novas montadoras vieram se instalar no Brasil, porém em outros Estados como a fábrica da Ford em Camaçari-BA, a Ford/Troller em Horizonte no Ceará, a Fiat Chrysler em Goiania em Pernambuco. O Gráfico I mostra a distribuição regional de produção de autopeças no Brasil em 2014. O que se vê é a descentralização produtiva, embora São Paulo ainda detenha a maior fatia.

Gráfico I – Distribuição regional das empresas brasileiras da indústria de autopeças em 2014.



Fonte: VIANA, 2016.

Com o período de abertura econômica, principalmente nos anos 90, a indústria de autopeças, já consolidada com mais de 2 mil empresas empregando aproximadamente 300 mil funcionários, teve que enfrentar o fim de incentivos que protegiam a indústria, como os subsídios, as tarifas de importação e elevadas reservas de mercado e a concorrência estrangeira.

Os anos 90 e 2000 trouxeram mais desafios para as fabricantes de autopeças no Brasil. O período, da abertura econômica também foi o período da hiperinflação, de meado dos anos 80 até o plano Real em 1994, e dos desarranjos econômicos culminando nas privatizações de empresas estatais, assim como os processos de fusão e aquisição de muitas empresas nacionais por grandes conglomerados estrangeiros. As fusões e aquisições de empresas nacionais por estrangeiras foi aumentando nos últimos anos no Brasil, a ponto de se falar de desnacionalização da produção no setor de autopeças, em que o carro pode ser apenas montado no país, porém as peças serem em sua maioria de

empresas estrangeiras, como as maquiladoras mexicanas. A política governamental passou a permitir menores índices de nacionalização dos componentes na produção de automóvel.

O modus operandi das fabricantes de autopeças também mudou no decorrer do tempo. Enquanto nos primórdios dos automóveis, as próprias fabricantes de carros produziam suas peças, com o decorrer do tempo, essa função foi terceirizada para outras empresas que reproduziam as peças para as montadoras de automóveis. As montadoras iam atrás de empresas que produzissem mais, com menor preço e melhor qualidade.

As autopeças no Brasil são fabricadas por meio de uma cadeia produtiva pulverizada e com níveis diferentes de relacionamento com as montadoras. Como se sabe, as autopeças são utilizadas por uma cadeia automotiva e servem para montar automóveis, motocicletas, máquinas agrícolas e tratores. Essas autopeças abastecem as montadoras em sua grande maioria sendo estas, as montadoras, o seu maior mercado, mas também tem o mercado de reposição e de exportação. É dividida em 2 ou 3 níveis, com o primeiro nível sendo os grandes players mundiais que fornecem peças com sistemas complexos e mais completos para a montagem, esses atuando junto as montadoras e, também, no mercado de reposição e exportação. O segundo nível atua basicamente no mercado de reposição. As empresas do segundo nível podem contratar ou ser contratada por outros fornecedores para suprir a demanda (SEBRAE, 2015). As de terceiro nível fornecem insumos para abastecer as de primeiro e segundo nível como as siderúrgicas, por exemplo.

No Brasil, nas décadas anteriores à abertura econômica, o setor automotivo se organizava verticalmente. As empresas de autopeças reproduziam os modelos feitos por fabricantes estrangeiros na condição de associadas às montadoras com matrizes no exterior. Esses modelos muitas vezes eram defasados dos modelos produzidos no exterior, pois as montadoras europeias ou americanas detinham grande parte da

engenharia de fabricação das autopeças e suas tecnologias (TAUILE, FAGUNDES, ARRUDA, pg. 509, 1995). Porém, algumas empresas nacionais produziam peças com um grau tecnológico competitivo e investia em Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) como foi o caso da Metal Leve que era uma das maiores fabricantes de autopeças do país, possuía laboratório no Estados Unidos e fazia associação com outras empresas estrangeiras, como a alemã Mahle. Nesse caso, o país detinha alguma tecnologia na fabricação e as empresas recebiam apoio do governo e conseguiam inserir no mercado mundial.

Contudo com o período de abertura economia e a globalização, houve uma mudança mundial, principalmente com o avanço do capital na nova fase, e juntamente com o modelo de negócio do setor de autopeças também mudou o modelo de fabricação. Com efeito, os processos produtivos passaram do fordismo do início do século XX, com a linha de montagem e produção padronizado, para o chamado Toyotismo no modelo de produção just in time. De inspiração japonesa, o Toyotismo consiste na chamada “produção enxuta”, em que as montadoras estabelecem uma estrutura racional de custos da produção, em que as peças são racionalizadas para que não sobrem grandes estoques e se peça apenas aquilo que for, de fato, utilizar, dos preços e de um maior compartilhamento dos lucros. Houve, portanto, uma desverticalização produtiva, em que as montadoras e as fabricantes de autopeças produzem em conjunto, assim como há um maior investimento no setor de autopeças, já que muitas empresas se uniram as montadoras e produzem em conjunto, muitas vezes desenvolvendo sua própria tecnologia, aumentando a produção e diminuindo os desperdícios e maior automação produtiva dentro das fábricas. Ademais, as fabricantes de autopeças também têm um papel importante na concepção e melhoramento da produção durante toda a duração do contrato com as montadoras.

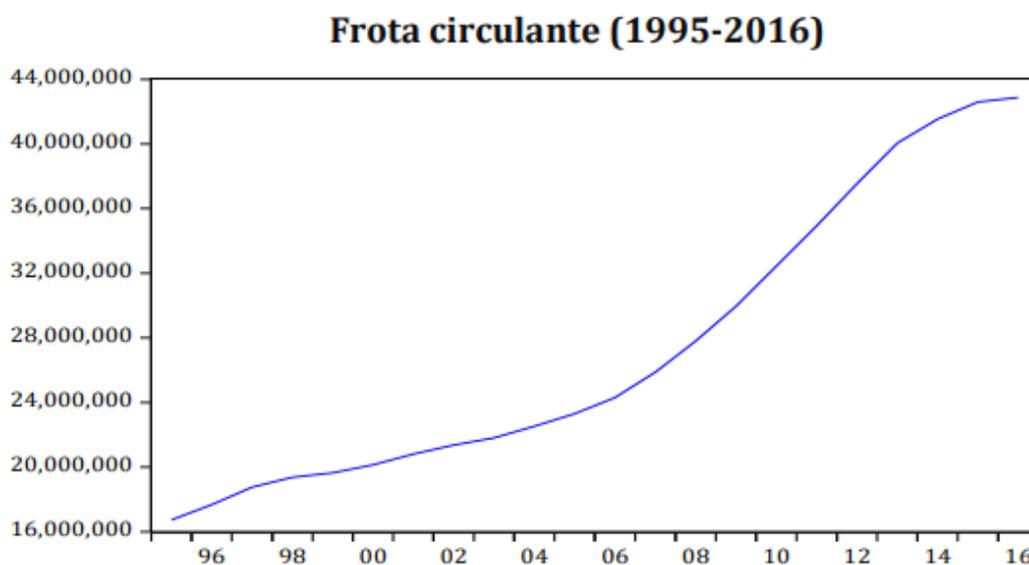
No Brasil, o papel das autopeças também mudou acompanhando o que era padrão no mundo para poder sobreviver à globalização, a primeira medida foi mudar o modo gerencial de produção, já que os modelos com alta tecnologia e enxugamento da mão de obra demorou a ser utilizado devido ao know how que o país não possuía. Assim como as montadoras estrangeiras trouxeram os fabricantes de autopeças para mais perto, as autopeças passaram a se organizar em níveis diferentes de relacionamento com as montadoras. O que se fazia era cada montadora fazer o pedido para que se produzisse determinada autopeça em seu país, impondo seu próprio padrão sem muito contato com as fabricantes, principalmente no que diz respeito a tecnologia, pois as montadoras desenvolviam o próprio padrão de tecnologia que precisaria ser seguido. Esse padrão também vigorava no Brasil, mas o país teve que se adaptar ao padrão internacional, porém o Brasil é um país subdesenvolvido, com pouco investimento em P&D e sem fabricantes de carro nacional. Então para o país se inserir nas CGVs e poder competir internacionalmente no setor, existe vários desafios que precisam ser enfrentados e esses desafios serão discutidos a seguir.

## **2.2 - Desnacionalização da indústria**

No Brasil, a indústria de autopeças é usada para abastecer as montadoras de veículos, suas maiores clientes, o mercado de reposição e as exportações de autopeças. Esses mercados respondem pela produção total de autopeças no país. Com a desnacionalização da indústria do país, muitas empresas de autopeças que tiveram seus mercados protegidos no período militar, foram obrigadas a se modernizar ou fundir com outras empresas para sobreviver. Outras foram à falência devido ao despreparo para o novo jogo do mercado, visto que o Estado já não dava mais subsídios ou protegiam a indústria nacional. Em 1990, existiam cerca de 2000 indústrias de autopeças no país, enquanto que em 2018 existe cerca de 644 indústrias desse tipo. A diminuição do setor serviu para

aumentar a concentração de capital no setor ao longo do tempo, pois cada vez mais carros são produzidos e vendidos e as frotas de veículos não param de aumentar no Brasil e no mundo como mostra o gráfico abaixo:

Gráfico II – Frota de veículos no Brasil de 1995 a 2016.

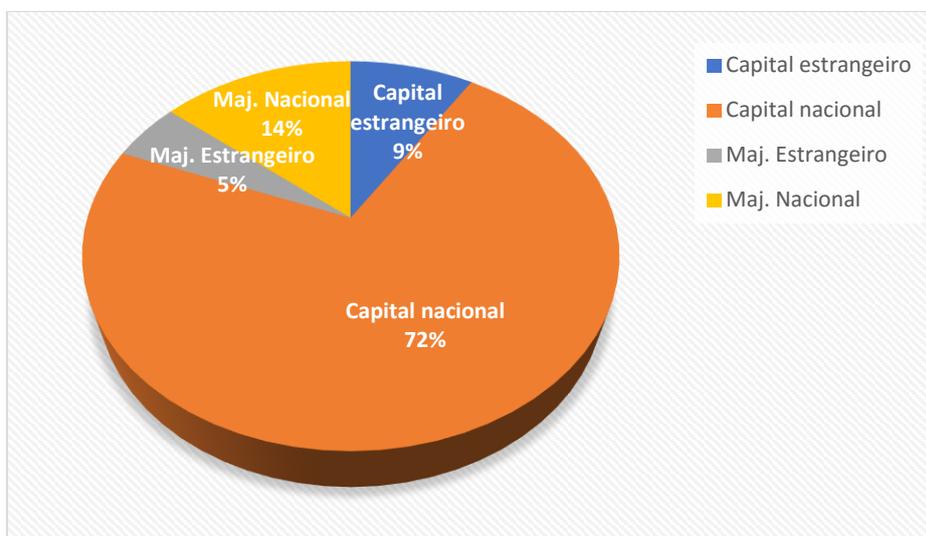


Fonte: SINDIPEÇAS, 2017.

Pode-se observar que a frota de veículos no Brasil está aumentando a cada ano e sua tendência é de forte incremento da demanda, embora o país tenha apresentado desaceleração na economia após 2010. Afinal, a retração da economia, pode aumentar a demanda por peças também no mercado de reposição. Registra-se que frota circulante no Brasil tendeu a aumentar nos últimos anos com o barateamento dos carros, transformando o setor com a produção de carros populares que começaram a ser desenvolvidos no país no final dos anos 90 como uma tentativa de sobreviver a abertura comercial que estava sendo implantada no Brasil (SARTI et al, pg. 18, 2008), por um lado e por outro, observa-se o aumento da renda disponível com a estabilização da inflação em números civilizados pós plano Real em 1994.

Embora a tendência observada de alta do setor, em que houve aumento da demandada de autopeças, foi observado, também, que após o período de abertura econômico, houve um aumento da participação de capital estrangeiro no país sob a forma de IED. Esses investimentos atingiram o setor de autopeças, transformando assim sua dinâmica conforme apresentado no gráfico abaixo, os dados das empresas nacionais e a participação do capital estrangeiro em 1990 e em 2018:

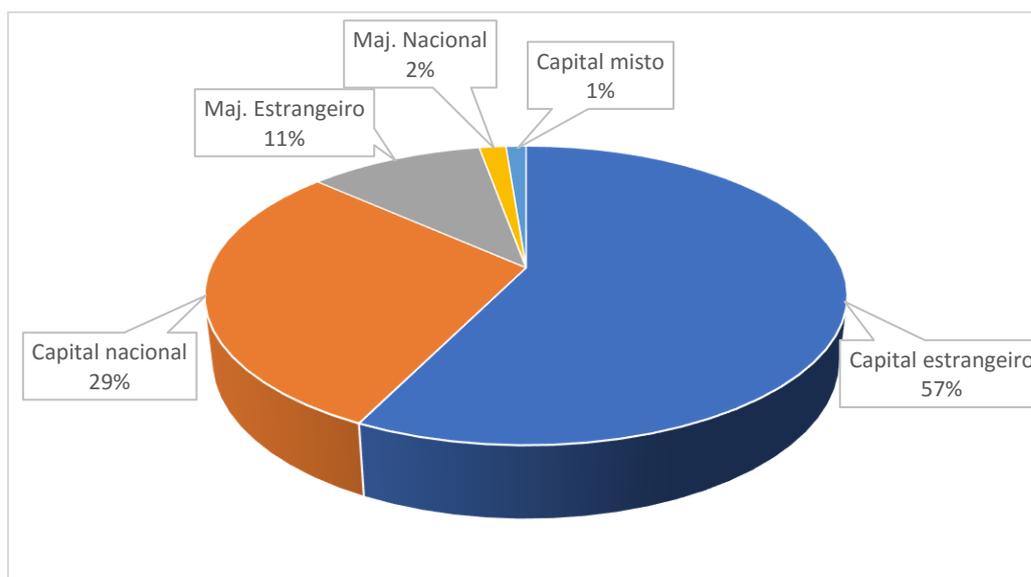
Gráfico III – Composição do capital social das fabricantes de autopeças em 1990 em %.



Fonte: SINDIPEÇAS, 1991. Elaboração própria.

Abaixo segue o comparativo em 2018:

Gráfico IV - Composição do capital social das fabricantes de autopeças em 2018 em %.



Fonte: SINDIPEÇAS, 2018. Elaboração própria.

Os dados informam que 72% do capital nacional em 1990 faziam parte da composição das indústrias de autopeças, enquanto que apenas 9% eram completamente estrangeiras e 14% majoritariamente estrangeira. Isso mostra que no início da abertura econômica ainda era possível encontrar empresas de grande porte nacional que respondiam por grande quantidade de autopeças fabricadas. Com os dados mais recentes, 2018, é possível observar a inversão dessa dinâmica, pois o capital estrangeiro responde por 57% das empresas instaladas no Brasil, enquanto que a participação do capital nacional foi reduzido para apenas 29%. A implicação nessa dinâmica é muito preocupante para o Brasil, pois evidentemente houve uma desnacionalização das empresas nacionais por parte das empresas estrangeiras. As nacionais detêm 2/5 da fatia do capital que possuía há menos de duas décadas.

Nesse caso, pode-se observar duas empresas nacionais que representam essa nova dinâmica, a Metal Leve e a Freios Vargas. Elas eram gigantes nacionais durante a vigência do regime militar, pois detinham grande fatia do mercado e possuíam polos de

P&D espalhados pelo país e no exterior. Faziam, ademais, parcerias com outras empresas estrangeiras em cooperação técnica. Porém com a abertura econômica na década de 90, foram compradas por empresas estrangeiras e passaram a ter sua matriz de comando no exterior. No caso da Metal Leve, foi adquirida por uma empresa alemã, a Mahle que também produzia autopeças que fechou os laboratórios de pesquisa que a Metal Leve possuía, vindo sua tecnologia da matriz no exterior de acordo com Gonçalves (1999).

A figura 1 mostra o percentual de cada país na composição do capital estrangeiros das empresas de autopeças. Alemanha e Estados Unidos possuíam a maior fatia dentro dos capitais que entravam na indústria de autopeças em 2004. Embora tenham reduzido sua participação ao longo dos anos, isso não reduziu a entrada de capitais estrangeiros, apenas foram mais distribuídos entre outros países, como se pode ver nos dados de 2014.

Figura 1 – Distribuição do capital nas empresas nacionais conforme país de origem.

Países	2004	Países	2014
Estados Unidos	28,4%	Alemanha	23,1%
Alemanha	24,2%	Estados Unidos	22,7%
Itália	7,3%	Japão	9,6%
Espanha	6,6%	Itália	9,2%
França	6,0%	Espanha	8,7%
Japão	4,5%	França	3,9%
Holanda	3,0%	Holanda	2,6%
Outros países	20,0%	Outros países	20,1%
Total	100,0%	Total	100,0%

Fonte: SINDIPEÇAS, 2015.

Os países centrais têm diminuído sua produção de automóveis, porém essa produção está sendo transferida para os outros países em desenvolvimento, além do Brasil, em especial para China, o leste europeu e o sudeste asiático que têm aumentado sua fatia no mercado de produção de automóveis. Assim como as montadoras foram para

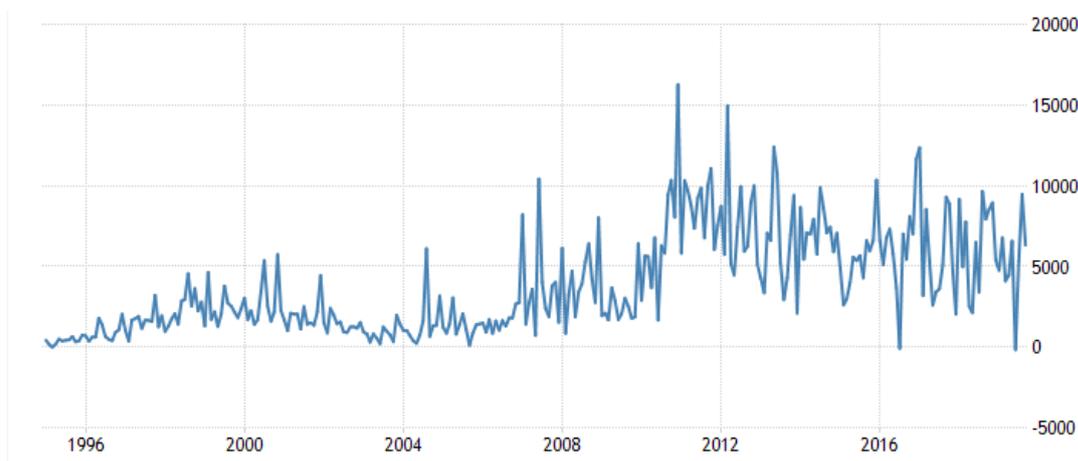
esses países em busca de competitividade, o setor de autopeças também. Isso aumentou o grau de concentração da produção e o comércio de veículos, partes, peças e componentes. Porém, o setor de autopeças é muito hierarquizado na estrutura do seu fornecimento, sendo o primeiro nível, os fornecedores de sistemas prontos (suspensão, direção, linhas de freio, câmbios, transmissão, etc), o segundo nível, onde há um grau de competitividade muito grande, fornece partes e peças de componentes forjados, fundidos, estampados etc. e o chamado terceiro nível, que fornece as matérias primas para o setor dos nível um e dois. Nos níveis dois e três há um predomínio de empresas nacionais que tem pouca margem de barganha para aumentar seus lucros, sendo que a maior parte dos lucros estão com as fabricantes de nível 1, fortalecendo assim a concentração produtiva e econômica, assim como a concentração técnica (MDIC, 2019).

Enfatiza-se que a entrada de IED no país foi acelerada após a abertura econômica com facilidades de ingresso de capitais no Brasil, a exemplo de conversibilidade de moeda nacional para envio de remessa de lucros ao exterior, créditos subsidiados por instituições públicas, redução de tributos locais, participação em licitação para serviços públicos, acesso ao bloco econômico Mercosul, dentre outros ((ANDRADE, FILHO, LEITE, pg. 326, 2017). O gráfico abaixo mostra a entrada de IED no Brasil em um período de 22 anos, desde 1996 até 2018. Pode-se perceber um aumento do volume de investimentos desse tipo no Brasil, principalmente após a crise de 2008.

A entrada de capitais estrangeiros no país aumentou muito, principalmente após o período de 1996 a 2002, durante os dois mandatos do governo de Fernando Henrique Cardoso, em que houve o aumento das privatizações no país. Embora nos últimos anos, os IEDs tenham sido diminuídas suas remessas ao país, ainda assim é alto. Esses capitais nos últimos anos tinham se concentrado na indústria de transformação, que inclui as

autopeças, porém foi perdendo espaço para o setor de serviços, principalmente o setor financeiro (ANDRADE, FILHO, LEITE, pg. 348, 2017).

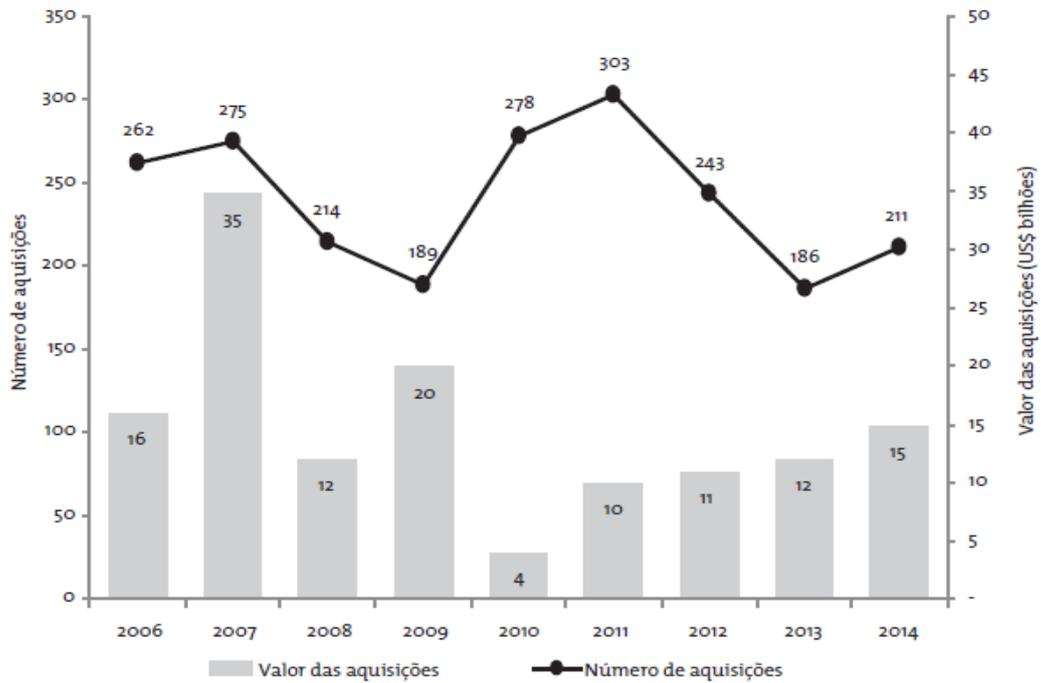
Gráfico V – Investimento Estrangeiro Direto no Brasil.



Fonte: TRADINGECONOMICS/BANCO CENTRAL DO BRASIL, 2019.

O próximo gráfico vai tratar de fusão/aquisição no mundo, não apenas no Brasil, de 2006 a 2014. Pode-se verificar que em 2008, com a crise, acentuou sua fusão/aquisição, principalmente nas chamadas nível 2, que estavam mais despreparadas com a crise, visto que o seu setor é mais vulnerável, devido à pouca variação geográfica e a base de clientes serem restritos, já que estas empresas vendem seus produtos para o nível 1 e as montadoras, em menor grau (BARROS, CASTRO, VAZ, pg. 177, 2015). Geralmente, as fusões/aquisições são vistas como uma oportunidade de entrar no mercado ou expandir a base de clientes, então, certas empresas estão sempre de olho na fraqueza dos concorrentes, pois as empresas do nível 2, devido ao seu menor porte e pouca liquidez, costumam ser mais frágeis no cenário adverso.

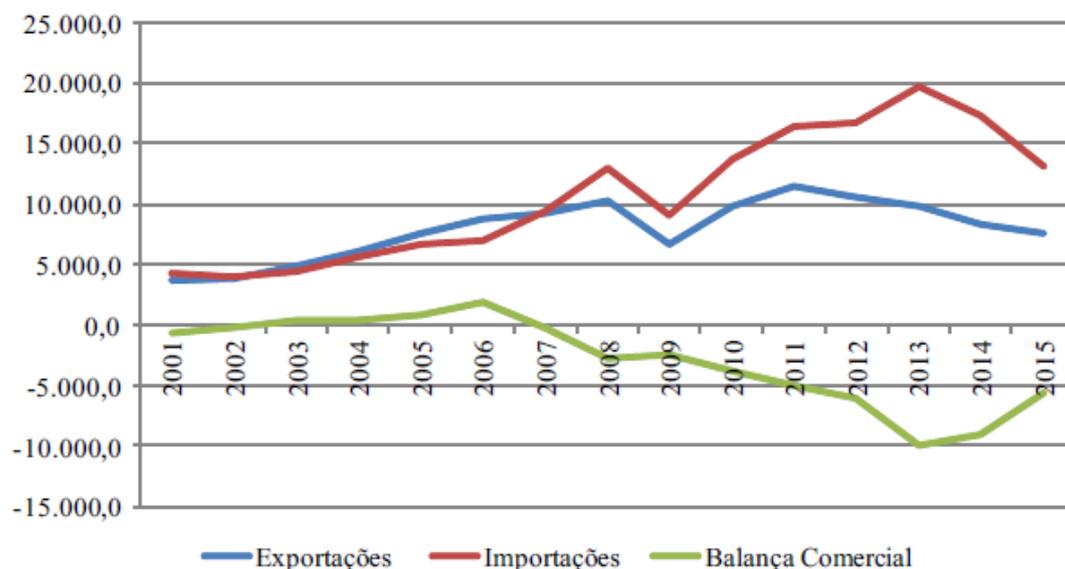
Gráfico VI – Fusão/Aquisição global no setor de autopeças.



Fonte: BARROS, CASTRO, VAZ, 2015.

O gráfico VII mostra as importações e exportações do Brasil no setor de autopeças, no caso a balança comercial do setor e o saldo da balança comercial.

Gráfico VII – Balança comercial do setor de autopeças.



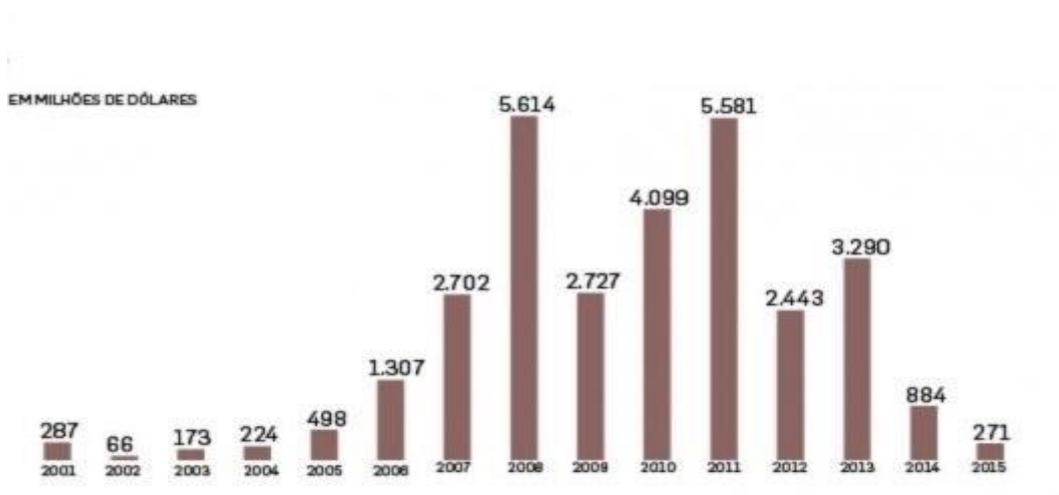
Fonte: VIANA, 2016.

O setor apresenta um desequilíbrio desfavorável ao Brasil desde ano de 2007, ano a partir do qual o país enfrenta uma tendência de déficit comercial com impacto nas transações correntes, assim como no seu PIB. As grandes empresas do setor apenas perpetuam a dependência técnica e econômica, pois as parcerias no setor são quase ausentes devido a maneira como o setor está estruturando, sobrando ao país aquelas peças de baixa complexidade, pois no processo de fusão e aquisição das empresas nacionais muitos laboratórios foram fechados e o processo de inovação fica no exterior, no caso na sede das empresas. Um exemplo disso é a empresa Freios Varga que foi comprada pelo grupo inglês Lucas Varsity, posteriormente foi vendida para outra multinacional.

O predomínio de empresas estrangeiras no Brasil aumenta a remessa de lucros para fora do país. As empresas de nível 1 são predominantes estrangeiras e as que costumam exportar os bens fabricados no país e são as que auferem lucros do setor junto as montadoras e envia essas remessas ao exterior. Dados demonstram que as montadoras

são um dos setores que mais enviam lucro para suas matrizes, ficando atrás de fabricantes de bebidas e produtos químicos e metalúrgicos. As empresas aqui instaladas se aproveitam do grande mercado consumidor interno, dos benefícios fiscais concedidos pelo Estado, dos baixos custos de instalação e decisão de obra relativamente barato no país para auferirem lucros extraordinários, como mostra o gráfico abaixo.

Gráfico VIII – Lucros remetidos de subsidiárias brasileiras às matrizes no exterior.



Fonte: ESTADÃO, 2017.

Conforma visto, o conteúdo nacional na produção de autopeças foi diminuindo ao longo dos anos e isso, por decorrência afeta o quanto de conteúdo nacional existe nos carros. A figura abaixo mostra o quanto de conteúdo brasileiro existe em um carro. Na década de 90, os carros tinham cerca de 92% de peças e componentes nacionais. Porém isso foi mudando ao longo dos anos, em 2014 essas peças e componentes representam apenas 65% do conteúdo de um carro produzido no Brasil, embora seja mais da metade dos componentes, no setor de autopeças cerca de 35% é de conteúdo importado, enquanto que apenas 21% é efetivamente produção nacional.

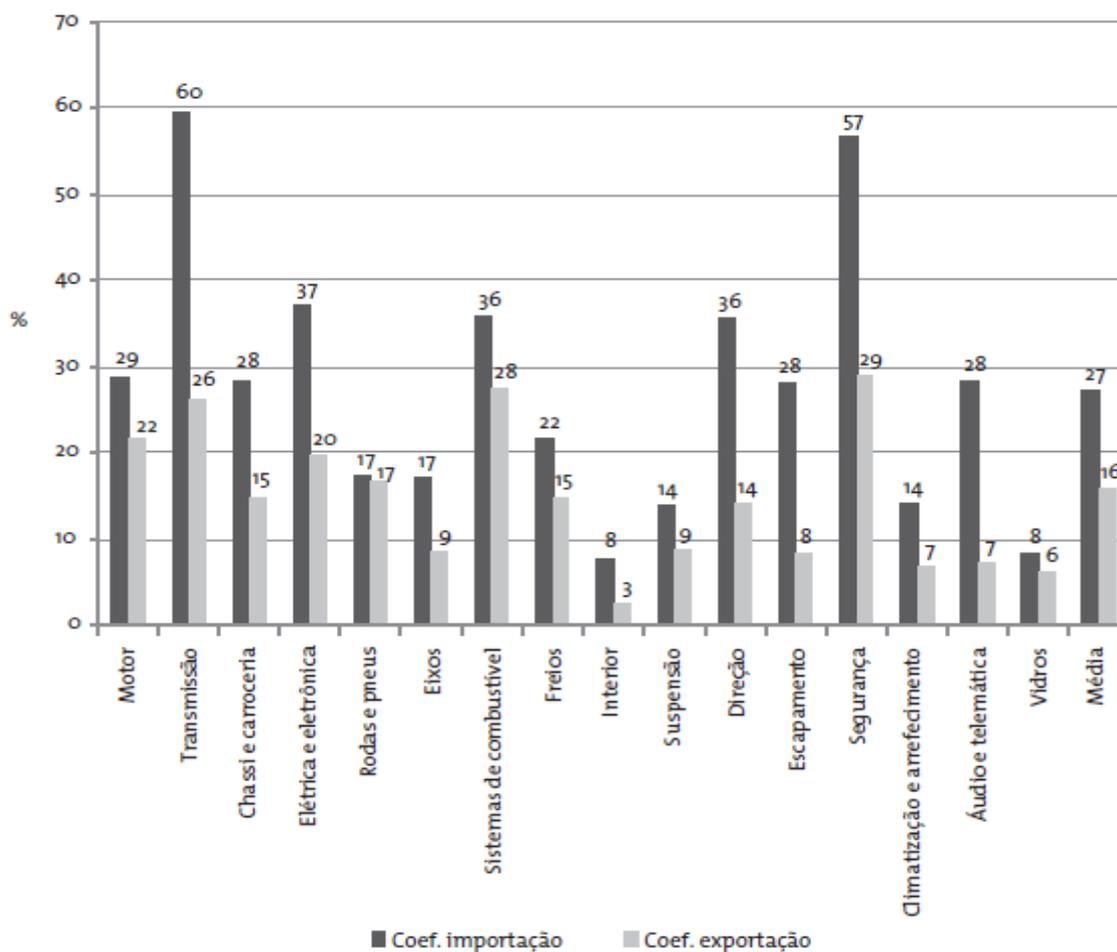
Figura 2 – Quantidade de conteúdo nacional em um carro produzido no Brasil.



Fonte: CNTM, 2015.

Esses insumos importados podem ser verificados no coeficiente de importação no setor de autopeças. O coeficiente é alta em todos os setores pesquisados se comparado com o que é exportado. Isso prejudica a balança comercial brasileira, visto que há uma perda no setor e a penetração dos importados é maior do que o Brasil está exportando como pode ser observado no gráfico abaixo.

Gráfico IX – Coeficiente de penetração do setor de autopeças.



Fonte: BARROS, CASTRO, VAZ, 2015.

No gráfico, os sistemas de transmissão e segurança detém o maior coeficiente de importação no setor de autopeças, isso tem uma explicação. Na fabricação da transmissão, que corresponde a 60%, tem um nível de concentração muito grande mundialmente. Dados das Nações Unidas informam que 67% das caixas de marcha foram exportados por apenas três países, Japão, Alemanha e Estados Unidos. No Brasil, a caixa de marcha é importada, em sua maioria, da Argentina, em seguida estão países que tem montadoras instaladas no Brasil, como Alemanha, Coreia do Sul, Japão, França, mostrando que essas montadoras preferem importar os itens com maior valor tecnológico do que produzi-los no país (BARROS, CASTRO, VAZ, pg. 194, 2015). Outro item é a segurança, o que se

pode explicar seu aumento foi a entrada em vigor, no Brasil, da obrigatoriedade dos airbags em todos os carros em 2014. Isso inflou as importações de airbags e seus componentes conforme o gráfico. A parte de elétrica e eletrônica (37%), sistema de combustível e direção (36%) são outra grande parte dos itens de importação. O motivo é o uso cada vez mais crescente de itens tecnológicos nos carros, com o aumento da tecnológica da informação e internet das coisas. O Brasil ainda possui uma deficiência nessas áreas e precisa expandir mais em P&D para alcançar o nível desejado de formação.

As importações e exportações do país também tem sido afetado pelas políticas neoliberais. As figuras 3 e 4 mostram os países das quais o Brasil compra autopeças e os que mais vende. O Brasil compra muito dos Estados Unidos, Alemanha e principalmente China, cuja exportação de produtos in natura é muito forte e diferente dos produtos intensivo em tecnologia que a balança se inverte. Porém se for analisado as exportação à China não aparece entre os primeiros cinco, pois o Brasil tem um parque industrial dentro do Mercosul bem diversificado se comparado a outros países da América Latina. Isso explica o fato da Argentina ainda está no topo da exportações. Estados Unidos e México vem logo em seguida e depois a Alemanha. Vale lembrar que a Alemanha detém duas grandes indústria de autopeças no país, a Borsch e a Shaeffler de acordo com o SEBRAE (2015) são as maiores fabricantes de autopeças no Brasil e é previsível que ela compre sua própria produção do país, pois a Alemanha tem ainda uma grande indústria automobilística, que monta os próprios carros no país em comparação com outros países desenvolvidos.

Figura 3 – Ranking das exportações brasileiras de autopeças em 2018 (US\$ milhões).

	2017	2018
	<b>7.411,4</b>	<b>7.888,6</b>
 <b>Argentina</b>	30,3%	25,7%
 <b>Estados Unidos</b>	16,4%	19,1%
 <b>México</b>	8,6%	12,3%
 <b>Alemanha</b>	6,7%	7,4%
 <b>Países Baixos (Holanda)</b>	7,2%	4,9%
 <b>Chile</b>	3,0%	3,4%
 <b>Itália</b>	2,1%	2,2%
 <b>Colômbia</b>	2,5%	2,2%
 <b>Reino Unido</b>	1,3%	1,8%
 <b>Paraguai</b>	1,6%	1,7%
<b>Outros países</b>	20,4%	19,4%

Fonte: SINDIPEÇAS, 2019.

Figura 4 – Ranking das importações brasileiras de autopeças em 2018 (US\$ milhões).

	2017	2018
	<b>12.747,9</b>	<b>13.523,0</b>
 <b>China</b>	12,1%	13,1%
 <b>Alemanha</b>	10,5%	12,5%
 <b>Estados Unidos</b>	11,5%	11,1%
 <b>México</b>	9,2%	9,1%
 <b>Japão</b>	8,2%	8,9%
 <b>Coreia do Sul</b>	8,9%	7,3%
 <b>Argentina</b>	6,5%	6,1%
 <b>Tailândia</b>	4,2%	4,7%
 <b>Itália</b>	5,3%	4,4%
 <b>Suécia</b>	2,6%	2,6%
<b>Outros países</b>	<b>21,0%</b>	<b>20,3%</b>

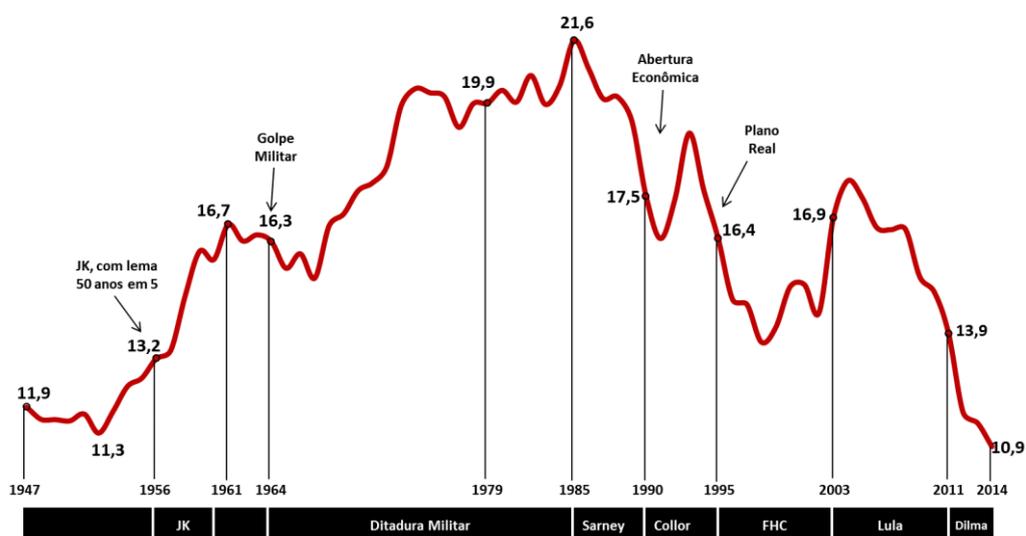
Fonte: SINDIPEÇAS, 2019.

Agora é necessário falar do caso dos Estados Unidos que são um ponto diferente na dinâmica dessa indústria. Um programa firmado pelos Estados Unidos e o México na década de 60 estabeleceu uma política de fomento à Indústria Maquiladora de Exportação mexicana, usado para fortalecer o Programa de Industrialização da Fronteira Norte. Estas são manufatureiras parciais de encaixe e empacotamento de bens, sem que tenham fabricados os produtos intermediários usados na produção do bem final, ou seja, elas fazem a elaboração, transformação ou reparo de mercadorias estrangeiras, cujo principal destino é o mercado americano. Essas empresas tem em sua grande maioria capital estadunidense ou japonesa. Esse projeto se fortaleceu com a criação do NAFTA (North

American Free Trade Agreement) na década de 90. Sendo que, o objetivo principal era reter os imigrantes, pois os Estados Unidos tinham problemas com a imigração de mexicanos, utilizando sua mão de obra barata, além de se beneficiar das reduções fiscais, normas ambientais flexíveis e o aumento da margem de lucro dessas empresas. Esse modelo é ruim para as indústrias mexicanas que estão muito invadidas por essa política. Então, a participação na inovação e pesquisa no país é mínimo e o este apenas serve para a expansão do capital estrangeiro sem um crescimento mais sustentável a longo prazo, colocando o México também em situação de vulnerabilidade externa.

Esse problema das maquiladoras mexicanas é que elas tiram o incentivo a indústria do país com sua tecnologia e melhoria relativa da qualidade de vida da população. Esse aspecto também é um problema no Brasil, uma vez que, como foi observado acintosamente, a indústria de autopeças sofre com a desnacionalização de sua indústria como um todo. Esse aspecto pode ser observado na indústria de transformação e não apenas o setor de autopeças, pois ela tinha uma grande fatia da produção nas décadas anteriores a abertura econômica. O gráfico abaixo mostra a evolução da participação da indústria de transformação no PIB. A indústria de transformação brasileira sofreu nos últimos anos com as políticas públicas voltadas para a reprimarização da economia e a forte demanda da China por commodities.

Gráfico X – Participação da Indústria de Transformação no PIB, em %.



Fonte: DEPECON/FIESP, 2015.

Como pode ser observado o período de 1985 inicia o processo de redução na indústria de transformação, embora haja um período de pequeno crescimento entre 2003 e 2010, durante o governo Lula, o setor teve dificuldades em competir tanto nacionalmente quanto internacionalmente, já que nesse período, se acentua o boom chinês durante os anos 2000. Para se ter uma ideia, o PIB chinês chegou a uma taxa média de crescimento de 10% durante três décadas seguidas até 2010 segundo dados do Banco Mundial. Embora a China tenha puxado esse crescimento, demandando não apenas commodities, mas também diversos produtos nas demais economias emergentes, o Brasil não conseguiu se inserir nas CGVs de um modo que pudesse desenvolver mais sua indústria de transformação, inclusive as autopeças. Com efeito, a indústria de transformação do Brasil produziu em 1980 produzia 2,7% daquilo que estava sendo comercializado no mundo, mas em 2011 detinha apenas 1,7% da produção.

Visto tudo isso pela ótica do setor de autopeças, há um processo de desnacionalização da indústria acelerado e fortalecido pela falta de políticas públicas e setoriais voltadas para o fortalecimento da indústria. As manufaturas geram maior valor agregado e tecnologia, melhorando o nível de vida da população como a renda per capita, infraestrutura e qualidade de vida. Isso interfere em todos os setores da população como educação, saúde e trabalho. Todavia, com os novos modos de produção e inserção assimétrica do Brasil nas CGVs, junto com a desnacionalização da indústria nacional há a desindustrialização do país e fragilidade frente a choques externos. Quando houve a crise econômica de 1999 no Brasil, ela foi causada, também, por sucessivas crises que surgiam na Ásia, na Rússia e no México. Então, acabou desvalorizando o câmbio e diminuindo as reservas internacionais, pois os fluxos de investimentos deixam o país em busca de lugares mais seguros para os capitais. Constata-se que depender apenas de capital estrangeiro ou de deixar a produção nacional nas mãos de empresas estrangeiras é ruim ao país. É necessário retomar o crescimento industrial e investir na indústria nacional, pois assim será possível criar um ciclo de geração de renda, de emprego e de melhoria da qualidade de vida da população com menor grau de vulnerabilidade externa. Reconstruir a indústria nacional é necessário, e para isso calcular os desafios e as políticas existentes é primordial para consolidar e fortalecer essa indústria.

### **3 – Capítulo III - O desafio de reconstruir a indústria nacional**

#### **3.1 Reconstrução da indústria nacional sob a ótica de determinados atores**

A indústria nacional foi afetada pelo avanço da globalização neoliberal. O capital internacional se moveu rapidamente e com voracidade tanto sobre o mercado consumidor brasileiro quanto sobre as empresas nacionais. Muitas perderam a proteção do Estado e os subsídios que as deixavam competitivas. O resultado é que muitas empresas nacionais quebraram quando houve a abertura de mercado na década de 90, e adiante foram compradas por empresas estrangeiras para se tornar subsidiárias no país. As fusões/aquisições dessas empresas representaram a entrada do Brasil nas chamadas CGVs em que as empresas nacionais são adquiridas para se tornarem subsidiárias das empresas multinacionais. O problema é que as empresas nacionais se tornam montadoras de determinados produtos, com mão de obra barata e afrouxamento das condições fiscais, ambientais e sociais. A tecnologia, outro gargalo da indústria brasileira, é desenvolvida nas matrizes estrangeiras que empregam mão de obra qualificada e com maiores salários, enquanto no Brasil a mão de obra é pouco qualificada e barata. O desenvolvimento tecnológico tem sido um dos pontos mais importantes na indústria mundial nos últimos anos com o desenvolvimento da tecnologia da informação e a indústria 4.0. Nos anos 90, pensava-se que para garantir o desenvolvimento da indústria nacional, o Estado deveria garantir um ambiente econômico de estabilidade sem a hiperinflação e o descontrole cambial. Porém, com o passar dos anos, o mercado não foi se ajustando com a implantação dessa realidade e o ambiente foi ficando cada vez mais hostil para as empresas brasileiras, então era necessário rever políticas que ajudassem o setor e não apenas estabilizasse a conjuntura macroeconômica.

Nos anos 2000, com a estabilidade da economia, foi implementado a Política Indústria, Tecnológica e de Comércio Exterior (PITCE), lançado em 2004, vigorou até

2008 e tinha como objetivo a inovação e o desenvolvimento tecnológico, a inserção da indústria no comércio exterior, modernização da indústria e do ambiente institucional e o aumento da capacidade produtiva. Porém o programa não atingiu seus objetivos por falta de articulação, coordenação e proposição de ações mais horizontais. Mas o plano ajudou a colocar em pauta o tema da política industrial na agenda política. Outro plano lançado em 2008 e findado em 2011 foi a Política de Desenvolvimento Produtivo (PDP) com foco em ampliar a capacidade de oferta, aumentar a capacidade de inovação, fortalecer as micro e pequenas empresas e reforçar a balança de pagamentos. Contudo, o plano também não logrou muito êxito visto que logo em seguida veio da crise de 2008. Em 2011 a 2014 foi lançado outro plano, o Plano Brasil Maior (PBM), para ajudar no combate os efeitos da crise de 2008, este não apresentou efeitos desejados como crescimento sustentável e busca de espaço no comércio internacional, como afirma Chiliatto e Amitrano (2018). De 2016 a 2018, foi lançado o Brasil mais Produtivo (B+P) voltado para o aumento da produtividade dentro da empresa de pequeno e médio porte. Nesse programa, a empresa recebe a visita de um analista do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI) para avaliar as fábricas, aumentar a produtividade e evitar desperdícios. O programa logrou êxito nesse quesito, porém as ações foram pouco abrangentes, embora cobrisse todo território nacional, não incrementou o padrão tecnológico nacional. Esses programas citados tiveram como objetivo alavancar a indústria nacional, aumentar a produtividade, melhorar a tecnologia, elevar as trocas comerciais, porém ficaram muito aquém do esperado, seja por falta de objetivos claros ou por dificuldades de implementação.

Quando se fala de atores que implementaram ou implementam as políticas públicas, deve-se verificar algumas posições mais relevantes dentro do cenário nacional para compreender as políticas e suas ações. Os atores políticos têm enfrentado dificuldades que precisam ser debatidas, por exemplo, o setor industrial brasileiro se

mostra organizado desde o século XIX em busca de ações para o desenvolvimento da indústria. Em 1827 foi criada a Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional (SAIN) que depois se transformaria na Confederação Nacional da Indústria (CNI) em 1938. Com o fortalecimento do CNI, foi estimulado a criação das federações da indústria em cada estado, e no presente trabalho, será analisado a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP) por sua importância, pois a maioria das indústrias está localizada nessa região. Outro ator importante é o Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (SINDIPEÇAS) que é uma entidade que atua diretamente no desenvolvimento e fortalecimento do setor de autopeças. Assim como será analisado também a posição do governo federal quanto à indústria e aos estímulos que ela precisa para se fortalecer e se desenvolver.

O atual Ministério da Economia, criado em 2019, tem a pasta do antigo Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC) que tradicionalmente foi responsável pelas políticas de desenvolvimento da indústria. Com efeito, o ministério foi responsável pela concepção de algumas políticas industriais ao longo dos anos 2000 como o PDP. O ministério formula políticas públicas voltadas para a indústria e na promoção das exportações com ações para promover a absorção de tecnologia na indústria, desburocratizar o pedido de patentes com a unificação de regras, medidas para elevar a produtividade industrial e o emprego, dentre outros por meio de sua Secretária da Indústria, Comércio, Serviços e Inovação. Um exemplo dessas atividades foi o programa INOVAR AUTO que vigorou entre 2012 a 2017 com o objetivo de aumentar a produtividade por meio do adensamento da cadeia produtiva. Com a redução de impostos sobre os automóveis e a proteção dada pelo governo para o setor, era exigido que o empresário realizasse uma certa quantidade de etapas de produção, se comprometer com metas de eficiência energéticas, investir em P&D, além do automóvel conter um mínimo

de conteúdo nacional. Esse protecionismo agressivo do governo à indústria de automóvel rendeu uma condenação do Brasil na Organização Mundial do Comércio (OMC) por prática ilegal de comércio exterior. Houve uma restrição a práticas de incentivos ao setor já que o capital, além de estar munido com dinheiro para avançar sobre os países em desenvolvimento ainda tem o aparato jurídico que pode punir o país caso resolva praticar protecionismo como muitos outros países desenvolvidos já o fazem. Contudo, o MDIC embora tenha tentado fazer algo em prol da indústria, a atual secretária responsável pela indústria encontra dificuldades para realizar plenamente os objetivos das políticas, seja por fatores internos, como fraca articulação de suas políticas ou por fatores externos como a condenação da OMC nesse caso.

A CNI e a FIESP trabalham em conjunto na organização da luta e são bastante atuantes no desenvolvimento de políticas públicas no setor industrial. A CNI foi fundada com a missão de promover um ambiente favorável a indústria, qualificar os trabalhadores do setor, a entidade criou o SENAI para suprir essa demanda, divulgar ações e posicionamento da entidade. Em sua trajetória procurou apoiar a indústria nacional ante a concorrência internacional. Porém, durante o golpe militar de 64, a CNI uniu forças com a burguesia internacional e as forças financeiras para firmar uma classe preventiva aproveitando-se da oportunidade (GUILMO, pg. 24, 2017). Com o avanço do neoliberalismo, a CNI possuía certa afinidade com as medidas neoliberais, pois o período desenvolvimentista foi visto como “uma espécie de atraso, populismo econômico que conduziria à ineficiência generalizada do sistema econômico com surtos frequentes e crônicos de alta inflação...” (TONI, pg. 10, 2011). Porém, com a retomada do crescimento nos anos 2000 e a atuação no cenário político, a entidade passou a fomentar a inovação dentro da indústria, a expansão do comércio exterior, desenvolvimento regional e mais

políticas públicas de incentivo à indústria, tendo suas ações voltadas para o desenvolvimento e fortalecimento da indústria nacional.

A FIESP é outra entidade importante que representa o empresariado industrial brasileiro. Foi criada para defender os industriais do estado de São Paulo, pois grande parte das indústrias estava instalada nessa região. Este agente político tem forte capacidade de influir na agenda de políticas econômicas voltadas a indústria, pois já teve muito de seus membros ocupantes de cargos públicos importantes e no âmbito da imprensa. Seus membros não costumam ser homogêneos, ou seja, não têm uma única visão de política industrial, e estão sempre procurando, todavia, o que é mais favorável para o setor, como por exemplo, nas agitações sociais em 1964, os empresários precisavam de estabilidade para tocar seus negócios, e ,por isso, entre outros motivos, apoiaram o golpe. Assim como isso ocorreu, os empresários ligados à FIESP apoiaram o neoliberalismo na crise da dívida dos anos 80, pois precisavam de um cenário econômico favorável. Os membros também apoiaram o Estado fora da economia, como preconiza a ideologia neoliberal, pois quando o Estado se tornou concorrente no mesmo ramo econômico, no período do golpe militar, pois o governo tinha várias empresas em vários ramos da atividade empresarial, a FIESP era contra, mas quando o Estados investia em infraestrutura e atividade que não eram concorrentes com as de seus membros, a FIESP apoiava-o. Nessa dualidade, os membros dentro da FIESP que não queriam mais o Estados na economia, apoiavam o neoliberalismo que passou a tomar conta da instituição com essa nova visão. No entanto, hoje em dia, a FIESP atua em ações conjuntas a empresas para melhorar a performance das fábricas, oferecer capacitação profissional e desenvolvimento humano, desenvolvimento sustentável, empreendedorismo e estudos sobre economia, desburocratização e relações trabalhistas e ainda estão nessa dualidade com o governo.

O SINDIPEÇAS, junto com a Associação Brasileira de Autopeças (ABIPEÇAS), atua em conjunto com o objetivo de desenvolver e fortalecer o setor de autopeças. Em seu quadro de associados, o SINDIPEÇAS tem empresas de capital nacional e estrangeiro. Tem sua atuação em estimular o crescimento da indústria, informação e capacitação, representatividade e defesa da indústria. Em seu ambiente, junto aos associados, promove a cultura da inovação de produtos e ideias, auxilia no aumento da competitividade das empresas e busca se inserir nas CGVs de um modo eficiente. Para isso, possui programas que ajudam a desenvolver o que consideram pilares fundamentais. O sindicato procura se associar com Startups, tem parcerias com centros de formação, como as academias, e promove a indústria 4.0. O SINDIPEÇAS também promove boletins mensais e reconhece a desnacionalização da indústria brasileira como um problema que deve ser enfrentado para o desenvolvimento maior do setor.

Os atores políticos envolvidos reconhecem que o Brasil está passando por um processo de desnacionalização da sua economia nos últimos anos e que isso afeta o desenvolvimento do país. Os atores mencionados foram escolhidos pela sua relevância em prol de políticas industriais. Porém, é necessário introduzir políticas públicas efetivas no país que atenuem o descompasso entre os estados e que desenvolvam a indústria nacional. É nítida a redução das manufaturas no PIB e isso torna o país pouco competitivo e sujeito ao capital internacional que pode afetar a capacidade do país resistir a choques externos. Então é primordial desenvolver o setor industrial que traz consigo grande desenvolvimento social e torna o país mais forte contra a vulnerabilidade externa.

As políticas públicas precisam ser mais abrangentes, mais objetivas e de longo prazo com resultados concretos de suas ações. De acordo com Bresser-Pereira (apud CORONEL, AZEVEDO, CAMPOS, pg. 116, 2014), o Brasil precisa de políticas macroeconômicas que enfatizem o equilíbrio fiscal, taxas de juros e taxa de câmbio

competitiva, que evite a apreciação da moeda com uma política industrial, que para estimular setores competitivos internacionalmente de modo provisório para fortalecer a indústria nacional.

É importante também inserir o país nas CGVs de um modo que se torne competitivo suas indústrias, assim como consiga absorver a tecnologia do exterior devido a sua importância para a indústria e o setor de P&D, que não pode ser negligenciado. Para uma inserção efetiva é necessário suplantarmos a montagem de produtos que já vem pré-fabricados de outros países ou adotar estratégias diferentes das empresas maquiladoras mexicanas. É necessário participar da elaboração dos produtos e pesquisa em materiais e métodos que melhorem os produtos e conseqüentemente a produtividade, que incorporem valor agregado com inteligência aos seus produtos.

Outro fator de extrema importância para que uma política pública dê resultado é o investimento em capital humano. Para tanto, é imprescindível desenvolver pessoas que possam realizar pesquisas e desenvolver setores produtivos. O país precisa estar mais preparado para as novas tecnologias que surgem a todo momento. Logo, a área de educação deve ser encarada, também como um problema econômico e prioritário para o desenvolvimento do país e sua inserção no mercado mundial. Sem o capital humano bem formado dificilmente ações em prol da indústria vigorarão, pois, estas pessoas sem educação adequada estarão fora do mercado de trabalho com a automação e desenvolvimento da tecnologia que substitui pessoas desqualificadas no trabalho. Então, é necessário investir em formação educacional desde os primeiros anos das crianças para que a indústria possa se desenvolver e acompanhar as inovações.

Diante do exposto, há muitas críticas com relação à indústria nacional que era muito protegida anos antes da abertura econômica e, por causa disso, ela não inovava e quando houve a abertura, houve perdas ao setor. Porém, a atividade industrial é de vital

importância dentro da economia e a desnacionalização é um fenômeno que está cada vez mais forte e deixando tanto a indústria quanto o governo vulnerável a crises externas. Os atores políticos selecionados têm interesse em mudar a realidade do país, mas só com ações pontuais não se conseguirá resultados duradouros. É necessário colocar em prática os pontos aqui analisados e que se crie políticas de Estado em favor da indústria para que se consiga reestruturar uma indústria nacional. A nova política para o setor automotivo, o Rota 2030, que será analisado a seguir, ainda está longe de ser o ideal de política, mas é um passo importante na recolocação do Brasil dentro das CGVs.

### **3.2 Rota 2030 – Mobilidade e Logística**

O novo programa lançado pelo governo federal em 2018, mediante decreto, para o setor automobilístico, incluindo as fabricantes de autopeças, se chama Rota 2030. Esse programa é focado em reduzir a defasagem tecnológica e aumentar a eficiência energética, como uma tentativa do governo de diminuir o fosso tecnológico na fabricação de automóveis no Brasil.

A Rota 2030 veio como sucessor do programa Auto Inovar, finalizado em 2017, foi desenhado para desenvolver o setor automobilístico nacional, e tem como alvo as montadoras e as importadoras de automóveis, as fabricantes de autopeças e os trabalhadores do setor, com foco nos princípios de sustentabilidade ambiental, segurança veicular e cidadania.

O programa vai estimular as empresas a desenvolver o P&D em suas unidades ou em outros programas de outras empresas voltados ao desenvolvimento do setor, procurar diferenciação tecnológica, estimular a competitividade, se introduzir nas CGVs, estimular a eficiência energética e a necessidade de preenchimento da capacidade ociosa nas fabricas, principalmente de autopeças que em 2018 foi de 31,35%, acima da indústria de

transformação que em 2018 foi de 22,40%. Em comparação com os anos anteriores, a indústria de transformação também apresenta melhores resultados, ficando abaixo das fabricantes de autopeças. Entre 2013 a 2017, a indústria de transformação oscilou entre 17,50% e 22,70%, enquanto que o setor de autopeças oscilou, nesse mesmo período, entre 26,60% e 36% (SINDIPEÇAS, 2019). Os idealizadores do programa acreditam que sem o estímulo necessário, o país pode perder pesquisa e desenvolvimento no setor, e aumentar sua capacidade ociosa, prejudicando ainda mais o setor de autopeças, assim como o próprio setor automobilístico.

O foco da Rota 2030 é melhorar a eficiência energética e a segurança dos veículos. Para as autopeças, o programa também tem foco em melhorarias no setor, por exemplo, o programa “Regime de autopeças não produzidas”, o governo pretende isentar o imposto de importação de autopeças, porém, o importador precisa fazer o dispêndio de 2% do valor aduaneiro em projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação. De acordo com Talita Saito, subsecretária da indústria da Secretária Espacial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia, o objetivo do programa não é alavancar as vendas de carros no Brasil, mas impulsionar a eficiência energética e a segurança, e inserir o Brasil numa posição mais favorável nas CGVs, e fazer mudanças no setor, seja na maneira de usar ou produzir dentro da cadeia automotiva.

O governo, além de oferecer isenção de impostos na importação de autopeças, também vai promover, para os outros ramos da cadeia automotiva, redução de outros impostos como o Imposto de Renda Pessoa Jurídica (IRPJ) e a Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL), e assim, impulsionar os carros híbridos e elétricos no país.

Para medir a eficácia do programa será feita uma análise a cada três anos com indicadores medidos por organizações que trabalham com o setor, como o SINDIPEÇAS.

Caso a eficiência não seja alcançada conforme o governo estipulou, será feito um diagnóstico e reorientação da política em níveis mais adequados com o setor.

No âmbito da política pública para o setor automotivo e sua cadeia, incluindo as autopeças, mencionado a Rota 2030, em que as empresas terão redução de determinados impostos em troca de investir seu capital em tecnologia e desenvolvimento sustentável. Com foco no desenvolvimento tecnológico, o governo pretende diminuir o fosso entre a indústria nacional e as cadeias globais. A iniciativa é válida para tentar resolver o problema da perda de participação das exportações e de tecnologia na cadeia produtiva, porém pode não ser efetivo para resolver o problema da desnacionalização da indústria nacional, principalmente no setor de autopeças.

O objetivo do estudo, nesse ponto, foi analisar a nova política de desenvolvimento da indústria, que visa desenvolver o setor automotivo e entrar na rota do desenvolvimento sustentável. Essa política privilegia uma cadeia produtiva que não impede, todavia, a desnacionalização da indústria brasileira, principalmente o setor de autopeças, tão dependente das cadeias globais e que é bastante atingido pelo neoliberalismo implementado no Brasil. Como visto, muitas empresas nacionais de grande porte foram compradas por empresas estrangeiras, como, por exemplo, a COFAP, Metal Leve e Freios Varga. Essas empresas, outrora de capital nacional, tinham considerável fatia do mercado nacional, concentrando grande parte do faturamento do setor, com laboratórios de pesquisa no Brasil e exterior. Porém, com o controle estrangeiro, as atividades de P&D foram transferidos para as matrizes que levaram também grande parte do faturamento do setor para o exterior devido ao capitalismo neoliberal implantado no Brasil. As empresas que se encontram com os nacionais são, em sua maioria, pequenas e médias empresas, em geral, fornecem peças para outras grandes do setor 1 ou para as próprias montadoras, que competem em um mercado internacional. As grandes empresas do setor e as

montadoras detêm a capacidade de escolher qual empresa pode ser seu fornecedor, logo essas empresas têm que competir com outras fornecedoras de autopeças de baixo valor tecnológico, competir pelos preços menores, pela qualidade e prazo de entrega. Então, essas empresas se tornam vulneráveis ao capital internacional, que pode adquiri-las ou mesmo substituí-las. Tudo isso não será resolvido com políticas pontuais, como não foi resolvido com as outras políticas implementadas após a adoção do neoliberalismo, por exemplo, a política P+B ou o Auto Inovar, antes citado. É importante fortalecer a estrutura do Estado, a educação dos futuros trabalhadores, investimento em pesquisa e conhecimento, incentivar a troca de know how entre empresas nacionais e estrangeiras e fazer parcerias internacionais. Tudo isso pode ser apenas o começo, porém seria de suma importância para a indústria nacional. A próxima seção é dedicada à conclusão da pesquisa.

### **3.3 - Considerações sobre as políticas industriais no Governo do PT**

O tema política industrial no Brasil foi durante muito tempo esquecida devido ao período conturbado da crise da dívida, anos 80, e da instabilidade monetária que o país estava enfrentando nos anos 90 em diante. Durante o regime militar, seus programas visavam avançar na industrialização e o Estado brasileiro era o fomentador desse processo, obtendo êxito em promover a indústria nesse período. Mas, com o avanço do neoliberalismo, a política industrial ficou ameaçada, pois durante o governo Collor, as privatizações avançaram em importantes setores da indústria, financeirização e desnacionalização de grandes complexos industriais. O governo seguinte, do presidente Fernando Henrique Cardoso, praticamente deixou as políticas industriais de lado, optando pela manutenção da estabilidade monetária obtida com a adoção do Plano Real, em 1994.

Com os governos Lula e Dilma Rousseff, a política industrial ganhou força, principalmente na defesa da indústria nacional e na sua modernização para a inserção nas novas CGV, como será visto nas três versões adotadas após 2004.

O PITCE, Política Industrial, Tecnológica e de Comércio Exterior, lançado em março de 2004, responsável por colocar o retorno da pauta das política industriais em voga, além de ser uma promessa de campanha do Presidente Lula, promover a industrialização, teve como principal foco aliar diversos seguimentos do empresariado brasileiro e outras instituições governamentais, como o Instituto Brasileiro de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), junto com o MDIC e o BNDES, para se tornarem grandes aliados da política industrial. Essa política visava “o aumento da eficiência da estrutura produtiva nacional e da capacidade de inovação das empresas brasileiras, bem como a expansão das exportações”. Todavia, recebeu críticas pela falta de clareza e objetivos quanto aos setores mais intensivos em mão de obra.

Outro marco importante foi a criação da Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial (ABDI) para junto com o BNDES financiarem a indústria nacional. Com o PITCE, seguimentos importantes da indústria nacional (tecnologia da informação e comunicação, semicondutores, fármacos e software) puderam receber incentivos ao seu desenvolvimento, visto que são setores de ponta nas novas industriais. Houve, também, a política de desoneração fiscal mediante a redução do IPI para estimular setores. O PITCE durou até 2008 quando foi substituído pela segunda versão da política no período sob a liderança do Partido dos Trabalhadores no poder, pela chamada Política de Desenvolvimento Produtivo (PDP), iniciada em 2008 e concluída em 2011, sem grandes sucessos devido à crise de 2008.

Até as vésperas da crise financeira internacional, iniciada em fins 2008, o Brasil vinha de desempenho macroeconômico interno e externo bastante favorável e com

crescimento constante de sua produção industrial. Com efeito, a política tinha como objetivos promover os setores mais intensivos em tecnologia, consolidação do país nos setores em que tinha vantagens comparativas e, com forte apoio do crédito do BNDES (mediante empréstimos do Tesouro Nacional), fomentar a internacionalização de grandes grupos nacionais, e como diz Almeida (2011) “a formação de campeões nacionais.” à la modelo sul-coreano.

Embora o PDP tenha introduzido metas agregadas e setoriais para avaliação de sucesso ou fracasso das medidas, não adotou os chamados “mecanismos de reciprocidade”, a chamada ‘política da cenoura’ (incentivos e benefícios governamentais) versus ‘política do porrete’ (punição para os beneficiários fracassados), com fixação de metas microeconômicas, exigências de contrapartida etc.

Serviu, todavia, com o misto de medidas anticíclicas, para estimular o consumo interno durante a crise, porém foi substituído em 2011, já no governo Dilma, pelo Plano Brasil Maior (PBM).

A política foi concebida em momento de estagnação da produção e do emprego industrial, com perdas de espaço desse setor nas exportações e, não obstante, de aumento das importações no consumo aparente. Assim, o PBM buscou conciliar medidas estruturais de longo prazo com medidas de curto prazo voltadas para a reversão da perda de competitividade da indústria brasileira.

Todavia, a forte demanda internacional por commodities (China), a geração de superávits comerciais e a entrada de capitais externos levaram à valorização do real, movimentos claramente desfavoráveis à indústria nacional e a sua competitividade.

Embora tenha sido mantido o suporte de crédito do BNDES para as empresas nacionais, a crítica que fez nesse período diz respeito à aparentemente geral “leniência

em aceitar a trajetória de perda de competitividade da indústria brasileira”, pois não se registra movimentos políticos relevantes contrários a tal trajetória. E, como se sabe, parece arriscado demais apostar o desenvolvimento econômico de longo prazo fundado em commodities, mesmo que sejam dinamizadas indústrias fornecedoras para tal produção, a exemplo de máquinas e equipamentos para o agronegócio, o pré-sal etc.

Em 2016, o PBM foi substituído pelo B+P como analisado anteriormente. Esses últimos programas foram ofuscados pela crise de 2008 e, embora tenha havido uma política para aumentar a produtividade, melhorar a infraestrutura, como o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), o Brasil ainda tinha gargalos que não contribuía com o avanço da indústria, como baixa capacidade da mão de obra, lento progresso da indústria de transformação, apreciação cambial.

Essa política dos governos Lula e Dilma de voltada para desenvolver a indústria nacional, além de se encaixar em um plano para o desenvolvimento do Brasil, foi de fundamental importância ante a reprimarização da pauta exportadora, sobretudo pela demanda chinesa. Embora, o preço dos produtos industriais apresente queda durante todo o ano 2000 devido à concorrência com os chineses, é inegável que uma indústria forte traz consigo toda uma melhoria da qualidade de vida da população, aumentando a renda per capita, melhora a infraestrutura do país e elevando o nível da educação e qualidade de vida. Algumas diretrizes podem ser observadas na política industrial nesse período, como o fortalecimento das cadeias produtivas, desenvolvimento de tecnologias, crescimento do desenvolvimento sustentável e suprimento de energia. Por isso, a ampliação e modernização da indústria são muito importantes, e ter mecanismos que a ajudem a se desenvolver é de fundamental importância. As políticas industriais do governo do PT foram importantes para ajudar o país a não cair de vez nas teorias das vantagens comparativas tradicionais e a ganhar um fôlego nessa nova competição global,

ainda que não tenham conseguido atingir plenamente seus objetivos. As lições sugerem que os modelos das velhas políticas industriais – brasileira e sul-coreana, com subsídios, incentivos e fortalecimento da inserção internacional dos grandes grupos nacionais – ou da nova política industrial, fundada em exploração de novas atividades domésticas com custos compartilhados com oferta de bens públicos - parecerem superados e novos caminhos precisam ser explorados com maciças inovações tecnológicas, equilibradas e diversificadas estruturas produtivas.

#### **4 - Conclusão**

A indústria de autopeças nacional tornou-se fragilizada com a globalização neoliberal e, ainda, mais dependente de financiamento e das condições de mercado e tecnologia vindas do exterior. Muitas das indústrias do país foram afetadas pela abertura econômica e as políticas neoliberais, principalmente pela forte redução na participação do Estado da economia. É uma indústria necessária, pois lida com a geração de emprego, de tecnologia de ponta e com grande demanda mundial, como pôde ser observado nesse trabalho, e com a tendência de expansão em razão do aumento da produção de veículos, ainda que tenha períodos de baixa em momentos de retração da economia ou de crises cíclicas do capitalismo global.

A abertura da economia brasileira foi feita de uma maneira desastrosa para a indústria nacional. O Brasil não conseguiu se inserir nas CGVs de um modo a absorver as novas tecnologias e preservar seus próprios centros de conhecimentos. A P&D no novo modo de produção global ficou concentrada na matriz das empresas transnacionais, enquanto os países periféricos, em geral, ficaram com a fabricação de produtos de baixo nível tecnológico ou a montagem e preparação de manufaturas, como no caso das maquiladoras mexicanas. No novo modo de produção global, a inserção dos países latino-americanos foi de maneira deficitária em comparação com os modelos de melhor inserção, como observado no Japão após a segunda guerra mundial, que conseguiu se recuperar e se tornar potência mundial, ou mesmo a inserção dos tigres asiáticos, dos países do leste e do sudeste asiático. Eles conseguiram absorver a tecnologia e se inserir de maneira mais produtiva, enquanto o Brasil continuou apostando alto nas commodities in natura e se desindustrializando, além de permitir a entrada de empresas estrangeiras no país sob forma de desnacionalização de parte de seu parque produtivo, conforme o caso do setor de autopeças examinado nessa pesquisa.

A desnacionalização da indústria nacional, como consequência de sua inserção assimétrica nas CGVs, se tornou uma realidade. A entrada de capitais estrangeiros no país se tornou muito forte nos anos 90 e após o plano Real, de 1994, em diante com o acesso de capitais para comprar as empresas brasileiras que estavam sendo vendidas com as privatizações das estatais. Essas empresas, na maioria dos casos, foram compradas por estrangeiros em setores estratégicos, como no setor de minério, a exemplo da CSN, como a venda da Companhia Vale do Rio Doce, da Usiminas, assim como as de outros setores como as do sistema Telebrás, na área de comunicações. As fusões e aquisições de outras indústrias privadas brasileiras também ocorreram muito naquele período, assim como as do sistema financeiro público e privado. As empresas não conseguiram competir com a concorrência internacional e acabaram incorporadas às grandes empresas estrangeiras. Esse fenômeno pôde ser observado no setor de autopeças, na qual tiveram empresas importantes vendidas como a Maxion e a COFAP, outrora gigantes no setor, e que acabaram sendo adquiridas por empresas estrangeiras.

O problema de ser adquirida por empresas estrangeiras é o fato de que a nova organização do trabalho funciona de tal modo que o cérebro dessas empresas está no exterior, onde as condições trabalhistas e educacionais são melhores, a mão de obra é melhor qualificada, diferente das condições de trabalho das suas subsidiárias. Nessas, o emprego é aquele em que a mão de obra é barata, onde há menos controle social e essas empresas se aproveitam dos incentivos fiscais empregados pelos governos locais, frouxidão das leis trabalhistas, ambientais e fiscais.

O setor de autopeças pode ser verificado como um fenômeno que se encaixa nessa discussão. O modo de organização desse setor é bastante simples: tem as grandes empresas de nível 1, que trabalham junto com as montadoras para produzir manufaturas de alta tecnologia, e assim de alta qualidade, com tecnologia de ponta, e vendem seus

produtos para as grandes montadoras que respondem por uma fatia muito grande do mercado de autopeças. Enquanto isso, as empresas de nível 2 são as que fornecem produtos também para as grandes montadoras, porém são autopeças mais simples e com pouca tecnologia. Já as de nível 3, em geral, fornecem matérias primas para as de nível 1 e 2 e autopeças de pouco valor agregado. Então, as empresas de nível 1 ficam com a maior fatia do mercado e em geral são as que exportam autopeças, enquanto as empresas de nível 2 ficam com o mercado de reposição, mas também entregam demanda para as montadoras e as de nível 3 ficam com o mercado interno na entrega de matérias primas e outras peças de baixa complexidade. Porém, as margens dessas empresas são mais apertadas e seu mercado reduzido. Sem falar que não aproveitam toda a tecnologia usado no setor para crescer e alavancar, ficando assim comprometida sua capacidade de se inserir no mercado mundial.

Toda essa conjuntura traz uma situação pior para o Brasil. Sua capacidade de inserção no mercado internacional fica comprometida, visto que não dispõe do nível de P&D das empresas estrangeiras, pois a maioria tem seus centros de pesquisa no exterior e os empregos acabam sendo de má qualidade com pouco conhecimento empregado ou os empregos são realizados por máquinas, pois mais tecnologia está sendo empregado na fabricação de peças ou outros componentes industriais. O país não conseguiu se inserir na nova organização mundial do trabalho de maneira a se beneficiar do modo como ela está se reorganizando no momento. E o fosso tecnológico pode se dizer que aumentará nos próximos anos, já que a tecnologia da informação e a indústria 4.0 está sendo implementada, de forma rápida e eficiente nos países desenvolvidos. Isso terá consequências não apenas na área da diferenciação tecnológica entre as nações, como, também elevará o desemprego no mundo.

Outros problemas graves que o país enfrenta são de ordem macroeconômicos. A balança comercial, embora tenha apresentado saldo positivo durante os anos 2000, não reflete a realidade da indústria, principalmente do setor de autopeças, pois essa positividade do saldo da balança comercial se deve ao boom das commodities que aconteceu durante todos aqueles anos. Porém, o saldo voltou a cair após a crise de 2008 e apresentou quedas bruscas nos anos seguintes até 2015 especialmente com a relativa retração do boom chinês. E no setor de autopeças, o saldo apresentou uma piora já a partir de 2007, sem conseguir reverter esse processo de baixa.

Isso tudo agrava a vulnerabilidade externa do Brasil, pois o país está muito exposto às oscilações que vêm do exterior, incluindo as quedas, ou altas, da demanda chinesa ou as oscilações do mercado consumidor norte-americano que, embora não seja mais o maior parceiro comercial do Brasil, ainda assim tem relevância pelo tamanho de sua economia, lá e cá, assim como no resto do mundo. Os investimentos que o país recebe também são outro ponto de vulnerabilidade, pois esses investimentos provêm de ações de empresas brasileiras ou títulos da dívida pública externa, que são aplicações de curto prazo ou de fluxo de caráter especulativo. Isso pode afetar o câmbio, abruptamente, caso esses investimentos decidam retornar ao seu país de origem, como pode acontecer caso o Banco Central americano ou europeu aumente os juros. No caso, os investimentos migrarão para os Estados Unidos e Europa por serem considerados mais seguros aos investidores. Assim, aumenta a pressão sobre o câmbio negociado, desvalorização da moeda local, encarecendo produtos importados e insumos no Brasil, o que gera inflação e, por conseguinte, a adoção de medidas econômicas recessivas. No que diz respeito esse estudo, as empresas brasileiras, assim como os ativos nacionais em geral, tornaram-se barato e de fácil aquisição pelo capital estrangeiro.

Mas todo esse processo de entrada de capital estrangeiro no país está associado ao novo movimento do capital internacionais que vai cada vez ocupando os espaços para alcançar grande parte da mais-valia, já que com as políticas Keynesianas do pós - guerra, o capital estava perdendo espaço para as políticas de bem-estar social. Então, o capital resolveu avançar por lugares ainda não explorados quando caiu a cortina de ferra no leste europeu e as ditaduras latino-americanas. Como afirma Dantas (2009), a taxa de lucro média do capital sofreu queda desde o fim dos anos 60, assim como uma tendência de queda nos anos 80 e uma recuperação irregular nos anos 2000. Essa recuperação irregular foi devido à crise das “ponto com”, em que empresas ligadas à internet quebraram, e as crise de 2008.

Os desafios daqui para frente são inúmeros e o Brasil precisa reagir para se inserir na nova cadeia global de valor de forma a reduzir e não a aumentar ainda mais o fosso tecnológico dos produtos fabricados no país e também a incrementar seu comércio, visto que a China não se mostrou uma boa consumidora de produtos manufaturados estrangeiros, apenas os in naturas, pois os produtos com alguma tecnologia são taxadas na entrada do país. A China produz manufaturado para todo o mundo e competir com os chineses nessa área pode ser complicado para o Brasil. Porém, aquele país deve ser uma prioridade mediante política comercial bilateral. O Brasil precisa, também, melhorar a proteção da indústria nacional e promover políticas que englobem as manufaturas para seu melhoramento tecnológico e de gestão.

Outro desafio que o país precisa enfrentar é de ordem macroeconômica com redução drástica dos juros pode acelerar o desemprego. Mas isso pode acabar sendo ruim para o país, pois há uma significativa dependência do capital estrangeiro para movimentar a demanda por créditos externos as empresas. O investimento estrangeiro direto ainda é uma grande fonte de recursos para empresas com problemas de caixa, principalmente as

micro e pequenas empresas que são as empresas que possuem capital nacional no setor de autopeças, as chamadas nível 2 e 3, que pegam empréstimos no exterior para sanar seu problema de fluxo de caixa. Em geral elas se encontram descapitalizadas, em dificuldade para pagar seus tributos e obter financiamento de bancos públicos ou privados, ao contrário das empresas de nível 1, que em geral obtém empréstimos mais fáceis e com juros mais baixos. As vulnerabilidades externas que o país enfrentou, foram, portanto, de diversas ordens e acabaram comprometendo as contas públicas e os investimentos no país. E, então, a sua capacidade de resistir a abalos vindos de outras economias se tornaram cada vez mais complicado e, como visto, suas causas ainda não foram removidas.

O presente estudo procurou analisar os efeitos da globalização neoliberal na indústria nacional, utilizando o setor de autopeças para fazer um balanço de como se organizou a indústria nacional nas CGVs, utilizando o setor de autopeças para entender o cenário da indústria atual. O que se pode verificar foi uma indústria fragilizada, deixada de lado ou até muitas vezes sacrificada em torno das ideias e medidas governamentais neoliberais. Porém, isso teve consequências na macroeconomia brasileira, deixando o país em apreensão, como dantes, e vulnerável a choques externos. A essa altura do século XXI, não será tarefa fácil recuperar o abismo tecnológico e investir em P&D para fazer frente ao novo cenário da industrial 4.0. Será necessário investir pesado em tecnologia e adquirir know how das empresas estrangeiras, costurar acordos que favoreçam e fortaleçam a indústria nacional para que o país desfrute de tecnologias de ponta, pesquisas modernas e se integre de uma vez por todas na nova CGVs tão necessário para que o Brasil recupere seu desenvolvimento industrial e, mais uma vez, não fique para trás no modo de desenvolvimento do ciclo tecnológico em marcha nas economias avançadas.

## 5 – Bibliografia

ALMEIDA, Mansueto. Política industrial e crescimento. Revista Radar. Nº 17, pg. 47 a 56. Dez 2011. Acessado em 06/12/2019. Disponível em < <http://desafios2.ipea.gov.br/radar/temas/industria/292-radar-n-17-politica-industrial-e-crescimento> >

AMORIM, Paulo Henrique. Belluzzo: o Brasil vendeu a indústria e acabou arruinado. TV Afiada, Rio de Janeiro, 03 de jul 2018, Sessão Política: Conversa afiada. Acessado em 09/09/2019. Disponível em < <https://www.conversaafiada.com.br/politica/belluzzo-o-brasil-vendeu-a-industria-e-acabou-arruinado> >

ANDRADE, Israel de Oliveira, FILHO, Edison Benedito da Silva, LEITE, Alixandro Werneck. Análise da regulação dos investimentos estrangeiros diretos no Brasil. IN: A política comercial brasileira em análise. Brasília, pg. 325 a 354. IPEA, 2017.

ARRIETA, Irma Balderas. Maquiladoras Mexicanas. Enciclopédia Latino Americana. São Paulo, 2015. Acessado em 02/09/2019. Disponível em < <http://latinoamericana.wiki.br/verbetes/m/maquiladoras-mexicanas> >

BARBOSA, Célio André. FIESP e o Estado Nacional: De escudeiro e opositores (Uma breve história do empresariado industrial paulista e a crise do regime autoritário 1979 a 1985). 2008, 176f. Dissertação de mestrado. USP, São Paulo, 2008.

BARROS, Daniel Chiari. CASTRO, Bernardo Hauch Ribeiro de. VAZ, Luiz Felipe Hupsel. Panorama da indústria de autopeças no Brasil: características, conjuntura, tendências tecnológicas e possibilidades de atuação do BNDES. BNDES setorial, n 42, Rio de Janeiro, pg. 167 a 2016, set, 2015.

BRAUDEL, Fernand. A dinâmica do capitalismo. 1ª edição, Ed. Rocco, Rio de Janeiro, 1987.

BUSTELO, Santiago. Desenvolvimento e políticas industriais: um estudo comparativo entre a Argentina e o Brasil (2002-2008). Maio de 2012, 177f, Dissertação de mestrado. UFRJ, Rio de Janeiro, 2012.

CANO, Wilson. A desindustrialização no Brasil. Revista Economia e Sociedade, Campinas, v. 21, Número Especial, p. 831 – 851, dez 2012. Disponível em <  
<https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/ecos/article/view/8642273>>

CARNEIRO, Flávio Lyrio. Fragmentação internacional da produção e cadeias globais de valor. Texto para discussão IPEA n° 2097. Brasília, junho 2015.

CARNEIRO, Ricardo. BALTAR, Paulo. SARTI, Fernando. Para além da economia política. 1ª ed. São Paulo: Ed. Unesp digital, 2018. Visitado em 04/05/2019. Disponível em <  
<https://www.eco.unicamp.br/images/arquivos/para-alem-da-politica-economica.pdf>>

CHILIATTO, Marcos V, AMITRANO, Cláudio. A política industrial recente no Brasil: uma avaliação. Le Monde Diplomatique Brasil. 18/12/2018. Acessado em 30/10/2019. Disponível em <  
<https://diplomatique.org.br/a-politica-industrial-recente-no-brasil-uma-avaliacao/>>

CORONEL, Daniel Arruda, AZEVEDO, André Filipe Zago de, CAMPOS, Antônio Carvalho. Política industrial e desenvolvimento econômico: a reatualização de um debate histórico. Revista de Economia Política, vol. 34, nº 1, pg. 103-119, São Paulo, 2014.

DANTAS, Rodrigo. A grande crise do capital. Cadernos de Ética e Filosofia Política 14, São Paulo, p. 47-72 jan, 2009.

DEPECON/FIESP. Perda de Participação da Indústria de Transformação no PIB. FIESP/CIESP, Mai, 2015.

FERREIRA, P.C.; HAMDAN, G. Política industrial no Brasil: ineficaz e regressiva. *Econômica*, Rio de Janeiro, v. 5, n. 2, p. 305-316, 2003. Acessado em 09/10/2019. Disponível em < <http://www.fgv.br/professor/epge/ferreira/FerreiraHamdan.pdf> >

FURTADO, João. VALLE, Maurício Ribeiro. Globalização, estabilização e o colapso da empresa nacional. *Revista Economia e Sociedade*, Campinas, n 16, pg. 83 a 104, 2001.

GUILMO, Nataly Santiago. A constituição histórica e política da Confederação Nacional da Indústria. IN: XII Congresso Brasileiro de História Econômica e 13ª Conferência Internacional de História de Empresas, 2017, Rio de Janeiro. Conferência... Rio de Janeiro: Associação Brasileira de pesquisadores em história econômica, 2017, 29p.

GONÇALVES, Reinaldo. Globalização e Desnacionalização. 1ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

\_\_\_\_\_. O nó econômico. 1ª ed. Rio de Janeiro: Editora Record, 2002.

HOBBSBAWN. Eric. Era dos extremos: O breve século XX: 1914 – 1991. 2ª edição. São Paulo. Companhia das Letras, 1994.

IANNI, Octavio. Teorias da globalização. 9ª ed. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2001.

\_\_\_\_\_. Globalização: Novo paradigma das ciências sociais. *Estudos Avançados* Scielo. Vol. 8, nº21, pg. 147 a 161. São Paulo, 1994. Acessado em 12/04/2019. Disponível em < [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0103-40141994000200009](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40141994000200009) >

JEAVANS, Christine. Sete gráficos para entender a impressionante transformação econômica da China. BBC News Brasil. 26/09/2015. Acessado em 14/09/2019.

Disponível em

<[https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2015/09/150926\\_china\\_urbanizacao\\_cc](https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2015/09/150926_china_urbanizacao_cc)>

LACERDA, Antônio Corrêa de. Desnacionalização: Mitos, Riscos e Desafios. 1ª Ed. São Paulo: Contexto, 2000.

MARTINS, Carlos Eduardo. Enciclopédia latino-americana on line. São Paulo:

Boitempo, 2015. Acessado em 09/04/2015 <

<http://pessoal.educacional.com.br/up/20021/1111376/t1321.asp>>

MDIC. Setor automotivo. Brasília. Acessado em 02/09/2019. Disponível em <

<http://www.mdic.gov.br/index.php/competitividade-industrial/setor-automotivo> >

NASSIF, André. Há evidências da desindustrialização no Brasil. Texto para discussão 108. Rio de Janeiro, julho 2006.

PINTO, Eduardo Costa. GONÇALVES, Reinaldo. Globalização e poder efetivo: transformações globais sob o efeito da ascensão chinesa. Revista Economia e Sociedade, Campinas, v. 24, n. 2(54), pg. 449-479, ago. 2015.

PINTO, Geraldo Augusto. A Reestruturação Produtiva no Setor de Autopeças Brasileiro.

IN XI Congresso Brasileiro de Sociologia. Set. 2003, Campinas. Acessado em

09/10/2019. Disponível em <

<http://repositorio.unicamp.br/jspui/handle/REPOSIP/279731> >

ROBILLOTI, Paulo César das Neves Sanna. O desenvolvimento capitalista na obra de Maria da Conceição Tavares: Influências teóricas, economia política e pensamento

econômico. 2016. 381f. Dissertação (Mestrado em Economia) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, 2016.

SAITO, Talita. Por mais eficiência energética: Programa Rota 2030 promete impulsionar setor automotivo brasileiro. *Plural*. 18/09/2019. Acessado em 20/10/2019. Disponível em < <https://somosplural.com.br/noticia/por-mais-eficiencia-energetica-programa-rota-2030-promete-impulsionar-setor-automotivo-brasileiro/> >

SARTI, Fernando, ARAUJO, Rogério Dias de, MELLO, Carlos Henrique, BRESCIANI, Luís Paulo, Pesquisadores e Bolsistas do NEIT/IE/Unicamp. Relatório de acompanhamento setorial: autopeças. São Paulo: ABDI. 2008, 24p. Acessado em 02/09/2019

<[https://www.eco.unicamp.br/neit/images/stories/arquivos/RelatorioABDI/autopecas\\_v01-I\\_maio20081.pdf](https://www.eco.unicamp.br/neit/images/stories/arquivos/RelatorioABDI/autopecas_v01-I_maio20081.pdf) >

SARTI, Fernando. Desnacionalização e desenvolvimento. Revista Facto. Rio de Janeiro. v. 52, pg. 28- 32, abr- mai- jun 2017.

SEBRAE. Boletim de Inteligência: Metal mecânico. Dez, 2015.

SEMINÁRIO NACIONAL SETOR METALÚRGICO. 1°. CNTM. São Paulo, 2015.

Acessado em 27/07/2019. Disponível em < [http://cntm.org.br/materias/imagens/%7BFF09AFE3-B203-4570-B165EA8B36C7C98F%7D\\_Semin%C3%A1rio%20CNTM%202015%2005\\_10\\_15-1.pdf](http://cntm.org.br/materias/imagens/%7BFF09AFE3-B203-4570-B165EA8B36C7C98F%7D_Semin%C3%A1rio%20CNTM%202015%2005_10_15-1.pdf) >

SILVA. Cleide. Matrizes socorrem montadoras com US\$ 12 bilhões. Estadão, São Paulo. 29/01/2017. Acessado em 29/07/2019 < <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,matrizes-socorrem-montadoras-com-us-12-bilhoes,70001645120> >

SINDIPEÇAS. Desempenho do setor de autopeças 2016.

SINDIPEÇAS. Desempenho do setor de autopeças 2018.

SINDIPEÇAS. Desempenho do setor de autopeças 2019.

STURGEON, Timothy. GEREFFI, Gary. GUIN, Andrew. ZYLBERBERG, Ezequiel. O Brasil nas cadeias globais de valor: implicações para a política industrial e de comércio. Revista Brasileira de Comércio Exterior. n° 115, pg. 26 a 41, abril a junho 2013.

TAUILE, José Ricardo. FAGUNDES, Jorge. ARRUDA, Mauro. A indústria de autopeças: perspectivas para a década de 90. RBE. Rio de Janeiro, n 49, pg. 499 – 519, jul/set, 1995.

TAVARES, Maria da Conceição e MELIN, Luiz Eduardo. "Pós-escrito 1997: a reafirmação da hegemonia norte-americana." IN: Tavares, Maria da Conceição e Fiori, José Luís. Poder e dinheiro: uma economia política da globalização. Petrópolis: Vozes, 1997.

TONI, Jackson de. Estado e empresários na política industrial brasileira recente: processo de cooperação e mudança institucional. IN Circuito de Debates Acadêmicos, I, Brasília, 2011. Anais... Brasília: IPEA, 2012, 20p.

TORRES, Igor Gonçalves. Acordos de livre comércio, desnacionalização e sistemas financeiros. Os casos Brasil, Chile e México. 2006. 293f. Tese de Doutorado. Universidade de Brasília, Brasília, 2006.

VIANA, Fernando. Indústria de autopeças. IN: Caderno Setorial ETENE. Banco do Nordeste. n. 1, ano 1, 9 pg, 2016. Acessado em 06/09/19 <  
[https://www.bnb.gov.br/documents/80223/1095131/1\\_Autopecas.pdf/414843ec-48ac-4885-8987-39468404012e](https://www.bnb.gov.br/documents/80223/1095131/1_Autopecas.pdf/414843ec-48ac-4885-8987-39468404012e)>

WALLERSTEIN, Immanuel. El moderno sistema mundial: la agricultura capitalista y los  
origines de la economía-mundo europea em el siglo XVI. Siglo Veintiuno Editores,  
México, 1979.